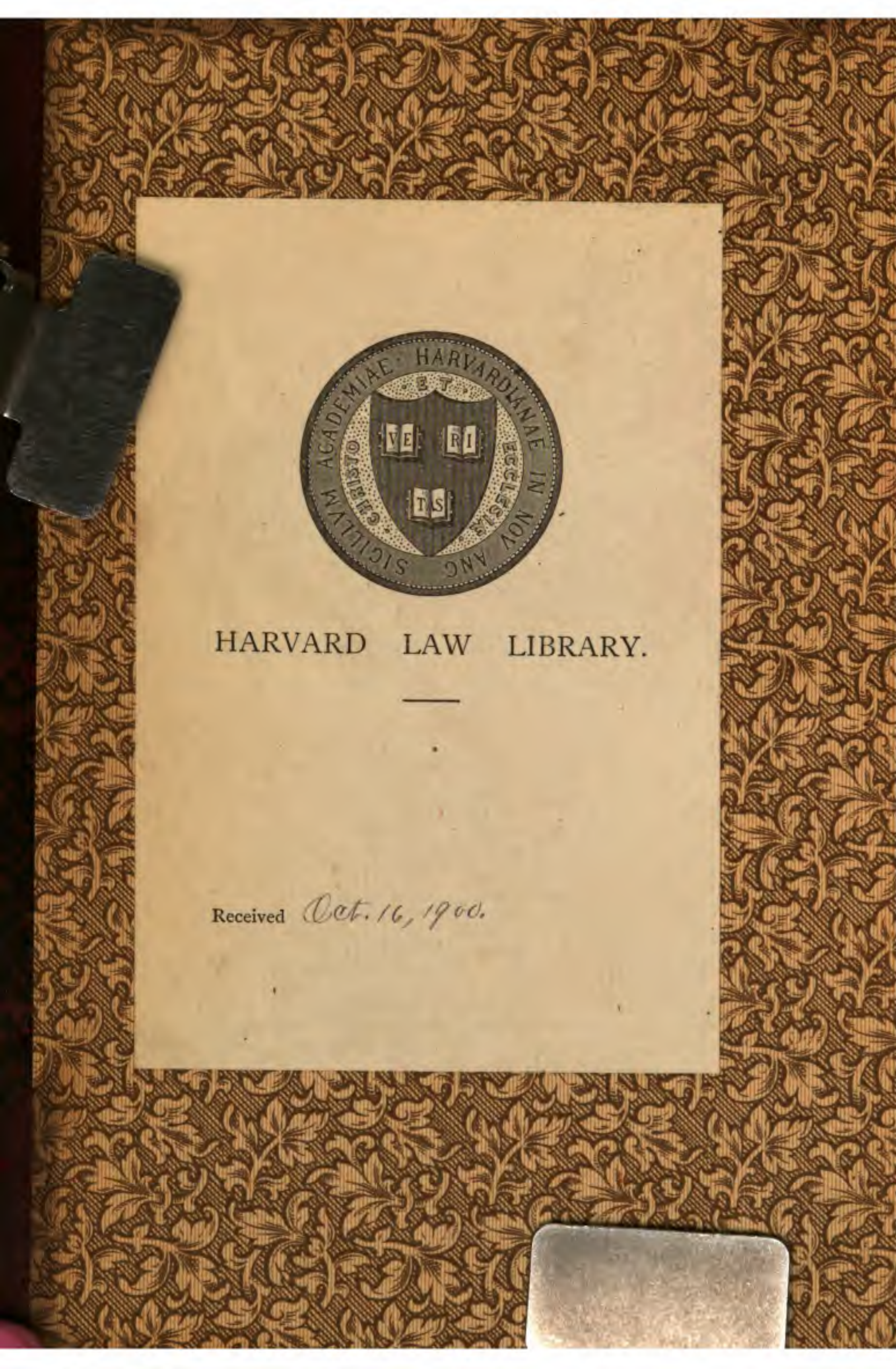





SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS



Germany

Sammlung

der

Deutschen Seeschifffahrtsgesetze.

Germany

Sammlung

der

Deutschen Seeschifffahrtsgesetze.

Sammlung der Deutschen Seeschiffahrtsgesetze.

Die

Gesetze, Verordnungen, Instruktionen, Anweisungen, Bekanntmachungen und Vorschriften,

welche

seit 1867 in Bezug auf die Deutsche Seeschifffahrt ergangen sind.

Nebst einem Verzeichniß derjenigen Staaten, mit denen Verträge über die Auslieferung desertirter Schiffsmannschaften abgeschlossen sind, und einem Anhang.

Aus amtlichen Quellen zusammengestellt und herausgegeben

von

Heinrich Stabenow,

Erstem Sekretär am Kaiserlich Deutschen General-Konsulat in Antwerpen.



Leipzig:

F. A. Brockhaus.

1875.

Vorwort.

Die hier vorliegende Sammlung der Deutschen Seeschifffahrts-Gesetze hat den Zweck, alle an diesem Geschäftskreise irgend Betheiligte mit den einschlägigen Fachbestimmungen auf eine bequemere und auch weniger kostspielige Weise zu verständigen, als das im gewöhnlichen Wege der Gesetzespublikation überhaupt möglich ist.

Bekanntlich reihen sich die ergehenden Gesetze ohne Unterschied ihrer Materien jahrgangsweise aneinander und bildet jeder Jahrgang einen für sich abgeschlossenen stattlichen Quartband, worin nicht selten aber nur eine oder zwei Bestimmungen betreffs eines eigenen Faches (in diesem Falle z. B. betreffs der Seeschifffahrt) vorkommen.

Für die Interessenten einer speciellen Branche ist alles in einem solchen Gesetz-Jahresbande enthaltene Uebrige unbrauchbar und belästigend. Denn es wird dadurch nicht blos das Auffinden einer verlangten Gesetzesstelle bedeutend erschwert, sondern auch ein sehr überflüssiger Kostenaufwand verursacht, indem wegen einer oder zweier diesbezüglicher Verordnungen gewöhnlich immer gleich der ganze Jahrgang angeschafft werden muß.

Die Deutsche Seeschifffahrts-Gesetzgebung datirt allerdings aus noch wesentlich junger Zeit; sie beginnt erst 1867 nach Errichtung des Norddeutschen Bundes, dessen Verfassungs-Artikel 54 die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten zu einer einheitlichen Handelsmarine erklärt. Sie hat sich aber seitdem und ganz besonders

nach Wiederherstellung des Deutschen Reiches 1871 rasch entwickelt, sodaß bisjetzt schon eine recht ansehnliche Reihe von Gesetzen, Verordnungen u. s. w. auf diesem Gebiete erschienen ist.

Die Mehrzahl davon umfaßt das „Gesetzblatt für den Norddeutschen Bund, beziehentlich für das Deutsche Reich", in seinen Jahrgängen 1867 bis 1875 (neun Quartbände), die Minderzahl enthält das „Central-Blatt für das Deutsche Reich", Jahrgänge 1873, 1874 und 1875 (drei Quartbände); der nicht unerhebliche Rest findet sich zerstreut in verschiedenen Einzelwerken vor.

Es ist leicht begreiflich, daß eine in so buntem Durcheinander sich verlierende Fachgesetzgebung den meisten dabei Interessirten sehr schwer, vielen von ihnen wol gar nicht zugänglich ist.

Von gewissem Fachstandpunkte aus erscheint das freilich als ein Uebel; allein es läßt sich daran füglich nichts ändern. Denn die allgemeine Gesetzsammlung ist nicht blos da für eine Berufsklasse, sondern für alle zugleich, und hat Jedermann selbst zu sorgen für gehörige Kenntniß der sein Geschäft speciell angehenden Bestimmungen.

Unkenntniß der Gesetze entschuldigt nicht! Daraus entspringt unverkennbar die Nothwendigkeit, die Gesetze eines in sich durchaus selbständigen Geschäftszweiges von so hoher Wichtigkeit, wie gerade die Seeschifffahrt es ist, aus der Gesammt-Gesetzsammlung auszusondern und, übersichtlich geordnet, zum erleichterten praktischen Gebrauche zusammenzustellen.

Eine derartige Aussonderung aller Gesetze, Verordnungen, Instruktionen, Anweisungen, Bekanntmachungen und Vorschriften, welche seit 1867 in Bezug auf die Deutsche Seeschifffahrt erlassen sind, ist nun durch die gegenwärtige Sammlung geschehen.

Derselben ist beigegeben ein Verzeichniß derjenigen Staaten, mit denen Verträge über die Auslieferung desertirter Schiffsmannschaften abgeschlossen sind, nebst Bezeichnung dieser Verträge und Wiedergabe des Wortlauts ihrer diesfälligen Artikel.

Außerdem ist dieselbe vervollständigt durch einen Anhang mit genauen Nachweisungen über die Schiffsregister-Behörden, über die deutschen Heimathshäfen, über die in den Bundesstaaten fungirenden Seemannsämter nebst den ihnen vorgesetzten Landesbehörden, und über die außerdeutschen Städte, in welchen Kaiserlich Deutsche Konsulate vorhanden sind.

Was die allgemeinen Deutschen Bundes-, beziehentlich Reichs-Gesetzblätter, die Reichs-Centralblätter und mehrere andere Quellen zerstreut in etwa siebzehn starken Quartbänden über diese Materie vorführen, das bietet dieser einzige Oktavband in ausgiebigstem Maaße dar. Alles und jedes auf den Seeschifffahrts-Betrieb als Gesetz, Verordnung u. s. w. Eingreifende ist darin aufgenommen und ersetzt somit dieser eine Band eine förmliche Bibliothek.

Zur Kennzeichnung der wirklich praktischen Brauchbarkeit des Buchs mag kurz angedeutet sein, daß sein Inhalt rein den klaren, gut verständlichen Wortlaut der Gesetze u. s. w. wiedergiebt, und daß absichtlich alle sogenannten Erläuterungen wie Entstehungsgeschichte, Entwurf, Motive, Kommissionsberichte, Aenderungen in den Lesungen u. dgl. m. ganz bei Seite gelassen worden sind. Die Erfahrung lehrt genugsam, daß dergleichen Erläuterungen recht gut sind für die Theorie am grünen Tisch, daß sie, dagegen für den praktischen Seefahrer, den Rheder, Makler, ja selbst für den überwiegend größten Theil der Seemanns-Amtsvorstände entschieden überflüssig, vielfach sogar schädlich sind, weil sie in der Regel mehr verwirren als aufklären.

Seiner in Vorstehendem nur allgemein berührten augenfälligen Nützlichkeit wegen sollte dieses Handbuch weder in den Comptoirs der Schiffsrheder noch in den Kajüten der Schiffskapitäne oder Schiffssteuerleute, nicht in den Bureaux der Deutschen Reichsconsulate — als Seemanns-Aemter im Auslande — oder in denen der inländischen Seemanns-Aemter, noch auch in den Geschäftsstuben der mit Deutschen Schiffsinteressen be-

faßten Schiffsmakler fehlen. Denn überall an den ebengenannten Stellen wird ein Nachschlagen nach dieser oder jener gerade wissensnöthigen oder wissenswerthen einzelnen Bestimmung oft genug geboten, und in solchen Fällen ist es dann gewiß erwünscht, ein vollständiges, rein fachliches Nachschlagebuch sogleich zur Hand zu haben.

Einer sonstigen Anpreisung bedarf dieses Handbuch wol kaum; es wird sich hoffentlich als zweck- und zeitgemäß von selbst empfehlen und die gerechten Ansprüche der Interessenten des Deutschen Seeschifffahrtswesens sicherlich nach allen Richtungen hin befriedigen.

Antwerpen, im Juli 1875.

Der Herausgeber.

Chronologische Uebersicht

der in dieser Sammlung enthaltenen, auf die Deutsche Seeschifffahrt bezüglichen Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen u. s. w.

Erste Abtheilung.

Zweite Abtheilung.

Alphabetisches Verzeichniß derjenigen Staaten, mit denen Verträge über die Auslieferung desertirter Schiffsmannschaften abgeschlossen sind, nebst Bezeichnung dieser Verträge und Wiedergabe des Wortlauts ihrer diesfälligen Artikel.

Anhang.

Erste Abtheilung.

Nr. 1.

Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge.

Vom 25. Oktober 1867.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Norddeutschen Bundes, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§. 1.

Die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) der Bundesstaaten haben fortan als Nationalflagge ausschließlich die Bundesflagge zu führen (Artikel 54 und 55 der Bundesverfassung).

§. 2.

Zur Führung der Bundesflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dann berechtigt, wenn sie in dem ausschließlichen Eigenthum solcher Personen sich befinden, welchen das Bundesindigenat (Artikel 3 der Bundesverfassung) zusteht.

Diesen Personen sind gleich zu achten die im Bundesgebiete errichteten Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien, in Preußen auch die nach Maaßgabe des Gesetzes vom 27. März 1867 eingetragenen Genossenschaften, sofern diese Gesellschaften und Genossenschaften innerhalb des Bundesgebietes ihren Sitz haben und bei den Kommanditgesellschaften auf Aktien allen persönlich haftenden Mitgliedern das Bundesindigenat zusteht.

§. 3.

Für die zur Führung der Bundesflagge befugten Kauffahrteischiffe sind in den an der See belegenen Bundesstaaten Schiffsregister zu führen. Die Landesgesetze bestimmen die Behörden, welche das Schiffsregister zu führen haben.

§. 4.

Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht desselben ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem Jeden gestattet.

§. 5.

Ein Schiff kann nur in das Schiffsregister desjenigen Hafens eingetragen werden, von welchem aus die Seefahrt mit ihm betrieben werden soll (Heimathshafen, Registerhafen).

§. 6.

Die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister muß enthalten:

1) den Namen und die Gattung des Schiffes (ob Barke, Brigg u. s. w.);
2) seine Größe und die nach der Größe berechnete Tragfähigkeit;
3) die Zeit und den Ort seiner Erbauung, oder, wenn es die Flagge eines nicht zum Norddeutschen Bunde gehörenden Landes geführt hat, den Thatumstand, wodurch es das Recht, die Bundesflagge zu führen, erlangt hat, und außerdem, wenn thunlich, die Zeit und den Ort der Erbauung;
4) den Heimathshafen;
5) den Namen und die nähere Bezeichnung des Rheders, oder, wenn eine Rhederei besteht, den Namen und die nähere Bezeichnung aller Mitrheder und die Größe der Schiffspart eines Jeden; ist eine Handelsgesellschaft Rheder oder Mitrheder, so sind die Firma und der Ort, an welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, und, wenn die Gesellschaft nicht eine Aktiengesellschaft ist, die Namen und die nähere Bezeichnung aller die Handelsgesellschaft bildenden Gesellschafter einzutragen; bei der Kommanditgesellschaft auf Aktien genügt statt der Eintragung aller Gesellschafter die Eintragung aller persönlich haftenden Gesellschafter;
6) den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Eigenthums des Schiffes oder der einzelnen Schiffsparten beruht;
7) die Nationalität des Rheders oder der Mitrheder;
8) den Tag der Eintragung des Schiffes.

Ein jedes Schiff wird in das Schiffsregister unter einer besonderen Ordnungsnummer eingetragen.

§. 7.

Die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem das Recht desselben, die Bundesflagge zu führen, und alle in dem §. 6 bezeichneten Thatsachen glaubhaft nachgewiesen sind.

§. 8.

Ueber die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister wird von der Registerbehörde eine mit dem Inhalt der Eintragung übereinstimmende Urkunde (Certifikat) ausgefertigt.

Das Certifikat muß außerdem bezeugen, daß die nach §. 7 erforderlichen Nachweisungen geführt sind, sowie, daß das Schiff zur Führung der Bundesflagge befugt sei.

§. 9.

Durch das Certifikat wird das Recht des Schiffes, die Bundesflagge zu führen, nachgewiesen.

Zum Nachweis dieses Rechts ist insbesondere ein Seepaß nicht erforderlich.

§. 10.

Das Recht, die Bundesflagge zu führen, darf weder vor der Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister, noch vor der Ausfertigung des Certifikats ausgeübt werden.

§. 11.

Treten in den Thatsachen, welche in dem §. 6 bezeichnet sind, nach der Eintragung Veränderungen ein, so müssen dieselben in das Schiffsregister eingetragen und auf dem Certifikate vermerkt werden.

Im Fall das Schiff untergeht oder das Recht, die Bundesflagge zu führen, verliert, ist das Schiff in dem Schiffsregister zu löschen und das ertheilte Certifikat zurückzuliefern, sofern nicht glaubhaft bescheinigt wird, daß es nicht zurückgeliefert werden könne.

§. 12.

Die Thatsachen, welche gemäß §. 11 eine Eintragung oder die Löschung im Schiffsregister erforderlich machen, sind von dem Rheder binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem er von ihnen Kenntniß erlangt hat, der Registerbehörde zum Zweck der Verfolgung der Vorschriften des §. 11 anzuzeigen und glaubhaft nachzuweisen, betreffenden Falls unter Zurücklieferung des Certifikats.

Die Verpflichtung zu der Anzeige und Nachweisung liegt ob:

1) wenn eine Rhederei besteht, allen Mitrhedern;
2) wenn eine Aktiengesellschaft Rheder oder Mitrheder ist, für dieselbe allen Mitgliedern des Vorstandes;
3) wenn eine andere Handelsgesellschaft Rheder oder Mitrheder ist, für dieselbe allen persönlich haftenden Gesellschaftern;
4) wenn die Veränderung in einem Eigenthumswechsel besteht, wodurch das Recht des Schiffes, die Bundesflagge zu führen, nicht berührt wird, dem neuen Erwerber des Schiffes oder der Schiffspart.

§. 13.

Wenn ein Schiff, welches gemäß der Bestimmung des §. 2 zur Führung der Bundesflagge nicht berechtigt ist, unter der Bundesflagge fährt, so hat der Führer des Schiffes Geldbuße bis zu fünfhundert Thalern oder Gefängnißstrafe bis zu sechs Monaten verwirkt; auch kann auf Konfiskation des Schiffes erkannt werden.

§. 14.

Wenn ein Schiff, welches gemäß §. 10 sich der Führung der Bundesflagge enthalten muß, weil die Eintragung in das Schiffsregister oder die Ausfertigung des Schiffscertifikats noch nicht erfolgt ist, unter der Bundesflagge fährt, so hat der Führer des Schiffes Geldbuße bis zu Einhundert Thalern oder verhältnißmäßige Gefängnißstrafe verwirkt, sofern er nicht nachweist, daß der unbefugte Gebrauch der Bundesflagge ohne sein Verschulden geschehen sei.

§. 15.

Die im §. 14 angedrohte Strafe hat auch derjenige verwirkt, welcher eine nach den Bestimmungen des §. 12 ihm obliegende Verpflichtung binnen der sechswöchentlichen Frist nicht erfüllt, sofern er nicht beweist, daß er ohne sein Verschulden außer Stande gewesen sei, dieselbe zu erfüllen. Die Strafe tritt nicht ein, wenn vor Ablauf der Frist die Verpflichtung von einem Mitverpflichteten erfüllt ist. Die Strafe wird gegen denjenigen verdoppelt, welcher die Verpflichtung auch binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem das ihn verurtheilende Erkenntniß rechtskräftig geworden ist, zu erfüllen versäumt.

§. 16.

Wenn ein außerhalb des Bundesgebietes befindliches fremdes Schiff durch den Uebergang in das Eigenthum einer Person, welcher das Bundesindigenat zusteht, das Recht, die Bundesflagge zu führen, erlangt, so können die Eintragung in das Schiffsregister und das Certifikat durch ein von dem Bundeskonsul, in dessen Bezirk das Schiff zur Zeit des Eigenthumsüberganges sich befindet, über den Erwerb des Rechts, die Bundesflagge zu führen, ertheiltes Attest, jedoch nur für die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung des Attestes und über dieses Jahr hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise, ersetzt werden. So lange Landeskonsulate noch bestehen, ist zur Ausstellung des Attestes auch der Konsul des Bundesstaates befugt, welchem der Erwerber angehört, und in Ermangelung eines solchen Konsuls, sowie in Ermangelung eines Bundeskonsuls, der Konsul eines anderen Bundesstaates (Artikel 56 der Bundesverfassung).

§. 17.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten zu bestimmen, daß und welche kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) zur Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, auch ohne vorherige Eintragung in das Schiffsregister und Ertheilung des Certifikats befugt seien.

(Siehe hierzu §. 1 des Gesetzes vom 28. Juni 1873, Nr. 25 dieser Sammlung.)

§. 18.

Die in Gemäßheit des §. 2 zur Führung der Bundesflagge berechtigten Schiffe, welche in Folge der Vorschrift Artikel 432 ff. des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs in das Schiffsregister eines Bundesstaates bereits eingetragen und mit Certifikaten Behufs Führung der Landesflagge versehen sind, brauchen zur Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, von Neuem in das Schiffsregister nicht eingetragen und mit neuen Certifikaten nicht versehen zu werden.

§. 19.

Die landesgesetzlichen Bestimmungen über die Führung der bisherigen Schiffsregister finden auch auf die nach diesem Gesetze zu führenden Schiffsregister Anwendung, soweit sie mit den Vorschriften desselben sich vertragen, und unbeschadet ihrer späteren Aenderung auf landesgesetzlichem Wege.

§. 20.

Gegenwärtiges Gesetz tritt mit dem 1. April 1868 in Wirksamkeit.

Für die Schiffe, welche gegenwärtig die Mecklenburg-Schwerinsche Landesflagge zu führen befugt sind, treten die Vorschriften des §. 2 über die Erfordernisse der Nationalität erst am 1. April 1869 in Geltung.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Bundes-Insiegel.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 25. Oktober 1867.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen.

(Bundes-Gesetzblatt für 1867, S. 35.)

Nr. 2.

Verordnung, betreffend die Bundesflagge für Kauffahrteischiffe.

Vom 25. Oktober 1867.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. verordnen, auf Grund des Artikels 55 der Verfassung des Norddeutschen Bundes, im Namen des Bundes, was folgt:

Die Bundesflagge, welche von den Kauffahrteischiffen der Bundesstaaten fortan als Nationalflagge ausschließlich zu führen ist (§. 1 des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom heutigen Tage), bildet ein längliches Rechteck, bestehend aus drei gleich breiten horizontalen Streifen, von welchen der obere schwarz, der mittlere weiß und der untere roth ist. Das Verhältniß der Höhe der Flagge zur Länge ist wie zwei zu drei. Die Bundesflagge wird von den Schiffen am Heck oder am hinteren Maste — und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want — geführt.

Ein besonderes Abzeichen in der Bundesflagge oder einen Wimpel zu führen, ähnlich demjenigen der Kriegsmarine des Norddeutschen Bundes, ist den Kauffahrteischiffen nicht gestattet.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Bundes-Insiegel.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 25. Oktober 1867.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen.

(Bundes-Gesetzblatt für 1867, S. 39.)

Nr. 3.

Auszug aus dem

Gesetz, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate, sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundeskonsuln.

Vom 8. November 1867.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c. verordnen im Namen des Norddeutschen Bundes, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§. 1.

Die Bundeskonsuln sind berufen, das Interesse des Bundes, namentlich in Bezug auf Handel, Verkehr und Schifffahrt thunlichst zu schützen und zu fördern, die Beobachtung der Staatsverträge zu überwachen und den Angehörigen der Bundesstaaten, sowie anderer befreundeter Staaten in ihren Angelegenheiten Rath und Beistand zu gewähren. Sie müssen hierbei nach den Bundesgesetzen und den ihnen ertheilten Instruktionen sich richten und die durch die Gesetze und die Gewohnheiten ihres Amtsbezirks gebotenen Schranken einhalten.

§. 30.

Die Bundeskonsuln haben die Innehaltung der wegen Führung der Bundesflagge bestehenden Vorschriften zu überwachen.

§. 31.

Sie haben die Meldung der Schiffsführer entgegen zu nehmen und an den Bundeskanzler über Unterlassung dieser Meldung zu berichten.

§. 32.

Sie bilden für die Schiffe der Bundes-Handelsmarine im Hafen ihrer Residenz die Musterungsbehörde.

§. 33.

Sie sind befugt, über die Schiffe die Polizeigewalt auszuüben.

§. 34.

Wenn Mannschaften von solchen Schiffen desertiren, so haben die Bundeskonsuln auf Antrag des Schiffers bei den Orts- oder Landesbehörden die zur Wiederhabhaftwerdung derselben erforderlichen Schritte zu thun.

§. 35.

Die Bundeskonsuln sind befugt, an Stelle eines gestorbenen, erkrankten oder sonst zur Führung des Schiffes untauglich gewordenen Schiffers auf den Antrag der Betheiligten einen neuen Schiffsführer einzusetzen.

§. 36.

Sie sind befugt, die Verklarungen aufzunehmen, und bei Unfällen, von welchen die Schiffe betroffen werden, die erforderlichen Bergungs- und Rettungsmaßregeln einzuleiten und zu überwachen, sowie in Fällen der großen Haverei auf Antrag des Schiffsführers die Dispache aufzumachen.

§. 37.

In Betreff der Befugniß der Konsuln zur Mitwirkung bei dem Verkaufe eines Schiffes durch den Schiffer und bei Eingehung von Bodmereigeschäften, sowie in Betreff der einstweiligen Entscheidung von Streitigkeiten zwischen Schiffer und Mannschaft sind die Vorschriften Artikel 499, 537, 547, 686 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches maßgebend; in Betreff ihrer Befugniß zur Ertheilung von interimistischen Schiffscertifikaten bewendet es bei den Vorschriften des Bundesgesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Bundes-Insiegel.

Gegeben Berlin, den 8. November 1867.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen.

(Bundes-Gesetzblatt für 1867, S. 137.)

Nr. 4.

Auszug aus dem
Gesetz, betreffend die Verpflichtung zum Kriegsdienste.
Vom 9. November 1867.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Norddeutschen Bundes, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§. 13.

Für die Marine gelten die nachfolgenden besonderen Bestimmungen:

1) Zur Kriegsflotte, welche gleich dem stehenden Heere beständig bereit ist, gehören:
   a) die aktive Marine, d. h. die im aktiven Dienste befindlichen Seeleute, Maschinisten und Heizer, sowie die Schiffshandwerker und Seesoldaten;
   b) die von der aktiven Marine beurlaubten Seeleute, Maschinisten, Heizer, Schiffshandwerker und Seesoldaten bis zum vollendeten siebenten Dienstjahre.
2) Die aktive Marine wird zusammengesetzt aus:
   a) Seeleuten von Beruf, d. h. aus solchen Freiwilligen oder Ausgehobenen, welche bei ihrem Eintritt in das dienstpflichtige Alter mindestens Ein Jahr auf Norddeutschen Handelsschiffen gedient, oder die Seefischerei ebenso lange gewerbsmäßig betrieben haben;
   b) aus freiwillig eingetretenem oder ausgehobenem Maschinen- und Schiffshandwerks-Personal;
   c) aus Freiwilligen oder Ausgehobenen für die Marinetruppen (Seebataillon und Seeartillerie).

3) Die Dienstzeit in der aktiven Marine kann für Seeleute von Beruf und für das Maschinenpersonal in Berücksichtigung ihrer technischen Vorbildung und nach Maaßgabe ihrer Ausbildung für den Dienst auf der Kriegsflotte bis auf eine einjährige aktive Dienstzeit verkürzt werden.

4) Junge Seeleute von Beruf und Maschinisten, welche beim Eintritt in das dienstpflichtige Alter die Qualifikation zum einjährigen Freiwilligen erlangt, oder welche das Steuermanns-Examen abgelegt haben, genügen ihrer Verpflichtung für die aktive Marine durch einjährigen freiwilligen Dienst, ohne zur Selbstbekleidung und Selbstverpflegung verpflichtet zu sein. Nach Maaßgabe ihrer Qualifikation sollen dieselben zu Unteroffizieren, Deckoffizieren oder Offizieren der Reserve resp. der Seewehr vorgeschlagen, beziehungsweise ernannt werden.

Die Seeoffiziere der Reserve und Seewehr können nach Maaßgabe des Bedürfnisses dreimal zu den Uebungen der aktiven Marine herangezogen werden.

5) Seeleute, welche auf einem Norddeutschen Handelsschiffe nach vorschriftsmäßiger Anmusterung thatsächlich in Dienst getreten sind, sollen in Friedenszeiten für die Dauer der bei der Anmusterung eingegangenen Verpflichtungen von allen Militairdienstpflichten befreit werden, haben jedoch eintretenden Falls die letzteren nach ihrer Entlassung von dem Handelsschiffe, bevor sie sich aufs Neue anmustern lassen, nachträglich zu erfüllen. Ebenso sollen Seeleute während der Zeit des Besuches einer Norddeutschen Navigationsschule oder Schiffsbauschule im Frieden zum Dienst in der Flotte nicht herangezogen werden.

6) Bei ausbrechendem Kriege ist, außer den dienstpflichtigen Ersatzmannschaften, den Beurlaubten und Reserven der Flotte, nöthigenfalls auch die Seewehr zum Dienst einzuberufen.

7) Die Seewehr besteht:
   a) aus den von der Marinereserve zur Seewehr entlassenen Mannschaften;
   b) aus den sonstigen Marinedienstpflichtigen, welche auf der Flotte nicht gedient, und zwar bis zum vollendeten einunddreißigsten Lebensjahre.

8) Für die vorstehend unter 7 b) bezeichneten Dienstpflichtigen finden zeitweise kürzere Uebungen an Bord, namentlich Behufs

Ausbildung in der Schiffsartillerie, statt, und wird jeder dieser Verpflichteten in der Regel zweimal zu diesen Uebungen herangezogen.

§. 14.

Die in diesem Gesetz erlassenen Bestimmungen über die Dauer der Dienstverpflichtung für das stehende Heer, resp. die Flotte und für die Land- resp. Seewehr, gelten nur für den Frieden. Im Kriege entscheidet darüber allein das Bedürfniß, und werden alsdann alle Abtheilungen des Heeres und der Marine, soweit sie einberufen sind, von den Herangewachsenen und Zurückgebliebenen nach Maaßgabe des Abganges ergänzt.

§. 15.

Die beurlaubten Mannschaften des Heeres und der Marine (Reserve, Landwehr, Seewehr) sind während der Beurlaubung den zur Ausübung der militairischen Kontrole erforderlichen Anordnungen unterworfen.

Im Uebrigen gelten für dieselben die allgemeinen Landesgesetze; auch sollen dieselben in der Wahl ihres Aufenthaltsortes im In- und Auslande, in der Ausübung ihres Gewerbes, rücksichtlich ihrer Verheirathung und ihrer sonstigen bürgerlichen Verhältnisse Beschränkungen nicht unterworfen sein.

Reserve-, land- und seewehrpflichtigen Mannschaften darf in der Zeit, in welcher sie nicht zum aktiven Dienst einberufen sind, die Erlaubniß zur Auswanderung nicht verweigert werden.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Bundes-Insiegel.

Gegeben Berlin, den 9. November 1867.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen.

(Bundes-Gesetzblatt für 1867, S. 131.)

Nr. 5.

Auszug aus der Militair-Ersatz-Instruktion.

Vom 26. März 1868.

§. 5.

1) Die gesammte seemännische Bevölkerung des Norddeutschen Bundes ist vom Dienste im Landheere befreit, dagegen zum Dienste in der Bundes-Kriegs-Marine verpflichtet.

2) Zur seemännischen Bevölkerung des Norddeutschen Bundes sind zu rechnen:

a) Seeleute von Beruf, d. h. Leute, welche mindestens ein Jahr auf Norddeutschen See-, Küsten- oder Haff-Fahrzeugen oder Booten gefahren sind;

b) See-, Küsten- und Haff-Fischer, welche die Fischerei mindestens ein Jahr gewerbsmäßig betrieben haben;

c) Schiffszimmerleute, welche ausweislich ihrer Papiere zur See gefahren sind;

d) Maschinisten, Maschinisten-Assistenten und Heizer von See- und Fluß-Dampfern.

§. 13.

Der bei der Marine eintretende Bedarf an Ergänzungs-Mannschaften wird gedeckt:

a) durch Militairpflichtige, welche nach Maaßgabe der diesfälligen Bestimmungen im Wege der Aushebung zur Erfüllung ihrer Militair-Dienstpflicht herangezogen werden;

b) durch junge Leute, welche sich bei den Marinetheilen freiwillig zur Erfüllung ihrer Militair-Dienstpflicht melden und hierzu nach Maaßgabe der im §. 135 enthaltenen Bestimmungen zugelassen werden;

c) durch Mannschaften, welche den Marinetheilen aus den Schiffs-jungen-Kompagnien überwiesen werden (cf. §§. 141 bis 147).

d) durch Annahme von Kapitulanten, d. h. von Mannschaften, welche ihrer aktiven Dienstpflicht genügt haben und sich freiwillig zum Weiterdienen verpflichten, nach Maaßgabe der hierüber ergangenen besonderen Bestimmungen und in den durch letztere festgesetzten Grenzen.

§. 19.

1) Der Bundes-Ausschuß für das Landheer und die Festungen vertheilt, unter Mitwirkung des Bundes-Ausschusses für das Seewesen, den Ersatz-Bedarf für die Flotten-Stamm-Division und die Maschinen-Kompagnie — für letztere soweit er aus der seemännischen Bevölkerung zu decken ist — sowie den Bedarf der Handwerks-Kompagnie an Schiffszimmerleuten auf die konkurrirenden Bundesstaaten nach Maaßgabe der Uebersichten über die für das laufende Jahr zur Musterung gelangenden Militairpflichtigen der seemännischen Bevölkerung, welche dem erstgenannten Bundes-Ausschuß am 1. Oktober jedes Jahres Seitens des Königlich Preußischen Kriegs-Ministeriums zugehen werden (cf. §. 116).

2) Diese Repartition theilt der Bundes-Ausschuß für das Landheer und die Festungen den Königlich Preußischen Ministerien des Krieges und des Innern, dem Marine-Ministerium, sowie den Regierungen der übrigen betheiligten Bundesstaaten mit.

3) Ueber die Sub-Repartition enthält der §. 116 das Nähere.

§. 34.

1) Für die Flotten-Stamm-Division sind auszuheben:
Mannschaften von See-, Küsten- und Haff-Fahrzeugen oder Booten nach einjähriger Fahrzeit, sowie See-, Küsten- und Haff-Fischer nach einjährigem gewerbmäßigen Betriebe der Fischerei.

Ergänzung der Schiffsjungen-Kompagnie siehe §§. 141 bis 147.

2) Für die Werft-Division sind auszuheben, und zwar:

a) für die Handwerks-Kompagnien: Schiffszimmerleute, Segelmacher, Schmiede (aus Eisenwerken), Tischler, Maler, Böttcher, Büchsenmacher, Seiler, Reepschläger (d. h. Seiler, welche Schiffstaue anfertigen), Sattler, Schneider und Schuhmacher — die drei letztgedachten Professionen event. aus der

Kategorie der zum Dienst mit der Waffe nicht völlig brauchbaren Militairpflichtigen — in der durch die Ersatz-Repartition festgestellten Zahl;

b) für die Maschinen-Kompagnie: Maschinisten-Applikanten und Heizer ebenfalls in der durch die Ersatz-Repartition festgestellten Zahl.

3) Als Maschinisten-Applikanten für die Maschinen-Kompagnien sind brauchbar:

a) solche Militairpflichtige, welche bereits als Maschinisten oder Maschinisten-Assistenten auf Dampfern oder Lokomotiven gefahren haben, also in der Leitung einer arbeitenden Dampfmaschine praktische Ausbildung besitzen, demnächst

b) solche, welche im Besitze des Zeugnisses der Reife von einer Preußischen Provinzial-Gewerbeschule und des Ausweises über eine zweijährige Lehrzeit als Maschinenbau-Arbeiter sind. Von diesen verdienen diejenigen, welche in Fabriken gearbeitet haben, in denen Schiffsmaschinen gebaut werden, den Vorzug.

4) Als Heizer für die Maschinen-Kompagnie sind auszuheben:

a) Militairpflichtige, welche auf See- oder Fluß-Dampfern als Heizer gefahren haben, demnächst

b) Heizer von Lokomotiven und sonstigen Dampfmaschinen, die jedoch gleichzeitig Feuerarbeiter sein müssen, nöthigen Falles

c) Eisenschmiede (Feuerarbeiter aus größeren Eisenwerken), die vermöge ihrer Beschäftigung an Hitze und schwere Arbeit gewöhnt sind.

5) Für das See-Bataillon sind Mannschaften von besonders kräftigem Körperbau, in der äußeren Erscheinung durchaus ansehnlich, der deutschen Sprache vollständig mächtig, und wo möglich solche auszuheben, die ein Gewerbe auf dem Wasser treiben.

6) An den Ersatz für die See-Artillerie sind dieselben Anforderungen, wie an den Ersatz für die Festungs-Artillerie zu stellen.

7) Für die Flotten-Stamm-Division und für die Werft-Division kommt ein Größenmaaß nicht in Betracht. Für das See-Bataillon ist das kleinste Maaß 5′ 2″, für die See-Artillerie 5′ 4″.

§. 44.

1) Auch können Gründe zur Zurückstellung aus den gewerblichen oder Lehr-Verhältnissen der Militairpflichtigen entstehen, und es ist deshalb gestattet:

a) Militairpflichtige, welche sich durch amtliche Zeugnisse oder vorschriftsmäßig abgefaßte Lehrkontrakte ꝛc. darüber ausweisen, daß sie in der Vorbereitung zu einem späteren Lebensberuf oder in der Erlernung einer Kunst oder eines Gewerbes begriffen sind, welche nicht ohne bedeutenden Nachtheil für sie unterbrochen werden kann,

b) Zöglinge der Gewerbe-Akademie zu Berlin,

c) Zöglinge der medizinisch-chirurgischen Lehranstalten,

d) Schüler von Lehranstalten für Thierarzneikunde

auf 1 bez. 2 Jahre zurückzustellen.

Im 3ten Konkurrenzjahre der Betreffenden hört diese Begünstigung indeß auf, und kann nur in seltenen besonders motivirten Fällen eine fernere Zurückstellung äußersten Falls bis zum 5ten Konkurrenzjahre des betreffenden Militairpflichtigen von den Ersatz-Behörden dritter Instanz (Ausnahme siehe ad 5) genehmigt werden.

2) Wenn die Verhältnisse der ad a) gedachten Personen es nothwendig machen, sie für die Zeit, in welcher eine Zurückstellung bis zum 3ten Konkurrenzjahre zulässig ist, von der persönlichen Gestellung vor die Ersatz-Kommissionen zu entbinden, so kann dies von dem Civil-Vorsitzenden der Kreis-Ersatz-Kommission desjenigen Aushebungs-Bezirks, in welchem die Betreffenden ihr Domicil haben, gestattet werden.

Die diesfällige Erlaubniß (Ausstands-Bewilligung), mit welcher zugleich für die Dauer der bewilligten Zurückstellung die Entbindung von der Verpflichtung zur Anmeldung zur Stammrolle verbunden ist, hat Letzterer, unter ausdrücklicher Angabe seiner Eigenschaft als Civil-Vorsitzender der Kreis-Ersatz-Kommission, in die Reise-Legitimation der betreffenden Individuen einzutragen.

3) Eine gleiche Erlaubniß kann Handwerksburschen unter Ertheilung eines schriftlichen Ausweises gewährt werden, wenn dieselben im Interesse ihrer gewerblichen Verhältnisse zu wandern beabsichtigen. Ueber die nach Passus 2 ertheilte Erlaubniß hat der betreffende Civil-Vorsitzende der Kreis-Ersatz-Kommission den Behörden des Geburts-Orts des Betheiligten eine Mittheilung zu machen.

4) Dieselbe Genehmigung kann auch den Fluß- und Seeschiffern in den dazu geeignet erscheinenden Fällen durch Eintragung in ihre Schiffspapiere, sowie den See-, Küsten- und Haff-Fischern, wenn sie die Fischerei noch nicht ein volles Jahr gewerbsmäßig betreiben, gewährt werden, jedoch höchstens bis zu dem Schiffer-Musterungs-

Termin bez. Marine-Aushebungs-Termin (§. 112) ihres dritten Konkurrenzjahres.

5) Militairpflichtige Seeleute von Beruf, welche auf einem Norddeutschen Handelsschiffe nach vorschriftsmäßiger Anmusterung thatsächlich in Dienst getreten sind, bleiben in Friedenszeiten für die Dauer der bei der Anmusterung eingegangenen Verpflichtungen von allen Militairdienstpflichten befreit, haben jedoch letztere nach ihrer Entlassung von dem Handelsschiffe, bevor sie sich auf's Neue anmustern lassen, nachträglich zu erfüllen.

Die Hafen-Musterungs-Behörden haben, wenn Seeleute sich anmustern lassen, welche zur Kategorie der Militairpflichtigen gehören, oder welche während der Zeitdauer der eingegangenen Verpflichtungen in das militairpflichtige Alter treten, hiervon dem Civil-Vorsitzenden der betreffenden Kreis-Ersatz-Kommission behufs Berichtigung der Listen sogleich Mittheilung zu machen.

Ebenso sollen Seeleute während der Zeit des Besuchs einer Norddeutschen Navigations- oder Schiffsbau-Schule im Frieden zum Dienst in der Flotte nicht herangezogen werden und sind daher event. auch über das 3te Konkurrenzjahr hinaus nach Maaßgabe der im Passus 2 enthaltenen Bestimmungen zurückzustellen.

Junge Seeleute, welche sich der Steuermanns-Karriere widmen wollen, und sich beim Eintritt in das militairpflichtige Alter durch eine Bescheinigung der höheren Verwaltungsbehörde darüber ausweisen, daß sie zufolge ihrer Fahrzeit, ihrer Führung und ihres Bildungsgrades zu der Erwartung berechtigen, daß sie die Steuermannsprüfung spätestens im Laufe des Kalenderjahres, in welchem sie das 24ste Lebensjahr vollenden, bestehen werden (cf. §. 175, 1) sind nach Maaßgabe der im Passus 2 enthaltenen Bestimmungen sogleich bis zum 1. April des Kalenderjahres, in welchem sie das 25ste Lebensjahr vollenden, zurückzustellen. Der ihnen bewilligte Ausstand erlischt jedoch, sobald sie die Navigationsschule verlassen.

6) Die auf Grund der vorstehenden Bestimmungen zurückgestellten Militairpflichtigen werden im Falle einer Mobilmachung, beziehungsweise einer Ausrüstung der Flotte, oder nach Ablauf der Zeit, für welche sie zurückgestellt sind, gestellungspflichtig. In diesem Falle, sowie wenn sie, von der Erlaubniß keinen Gebrauch machend, sich aus eigenem Antriebe vor diejenige Kreis-Ersatz-Kommission, vor welcher sie ohne jene Erlaubniß gestellungspflichtig sein würden, stellen, tritt das regelmäßige Verfahren ein.

7) Jungen Leuten im wehrpflichtigen Alter, welche ihrer Militairverpflichtung noch nicht genügt haben, dürfen, auch wenn sie die vorgedachte Erlaubniß zur Nichtgestellung vor die Ersatz-Behörden bis zu ihrem 3ten Konkurrenzjahre nicht in Anspruch nehmen, über den Zeitpunkt ihrer Gestellungspflichtigkeit hinaus nur mit Genehmigung des Civil-Vorsitzenden der Kreis-Ersatz-Kommission ihres Domicils Reise-Legitimationen ertheilt werden.

§. 112.

1) Behufs Musterung der zur seemännischen Bevölkerung gehörenden Militairpflichtigen (§§. 5 und 34, 1) finden in den Bezirken des 1., 2., 9. und 10. Armee-Korps, bez. in den Bezirken der 1., 3. bis 8., 33. bis 37. und 40. Infanterie-Brigade, alljährlich im Laufe des Monats Januar oder Februar an geeigneten, durch die betreffenden Ersatz-Behörden dritter Instanz näher zu bestimmenden Orten (Marine-Aushebungs-Stationen) Marine-Ersatz-Geschäfte statt.

2) Einzelne, in den Bezirken anderer Armee-Korps, bez. Infanterie-Brigaden gestellungspflichtige Mannschaften der seemännischen Bevölkerung sind der Marine-Ersatz-Kommission im Bezirke der 36. Infanterie-Brigade zur definitiven Entscheidung über ihr Militairverhältniß zu überweisen.

§. 113.

1) Die Thätigkeit der Marine-Ersatz-Kommission erstreckt sich auf die betreffenden im §. 112 ad 1 aufgeführten Infanterie-Brigade-Bezirke.

Der Marine-Ersatz-Kommission im Bezirke der 36. Infanterie-Brigade liegt jedoch auch die Regelung der Militairverhältnisse derjenigen Militairpflichtigen der seemännischen Bevölkerung ob, welche ihr etwa aus anderen Bezirken gemäß §. 112 ad 2 zugewiesen werden.

2) In Betreff der Ressortverhältnisse und der Geschäftsführung bei den Marine-Ersatz-Kommissionen finden die Bestimmungen der Organisation und Geschäftsführung der Departements-Ersatz-Kommissionen analoge Anwendung.

Die Marine-Ersatz-Kommissionen stehen unter den Ersatz-Behörden dritter Instanz, zu deren Ressort ihr Bezirk gehört.

Rekurs-Gesuche gegen die Entscheidungen der Marine-Ersatz-Kommission im Bezirke der 36. Infanterie-Brigade von zur seemännischen Bevölkerung gehörenden Militairpflichtigen aus den Bezirken des 3. bis 8., sowie des 11. und 12. Armee-Korps haben die oberen

Provinzial-Behörden von Schleswig-Holstein im Einvernehmen mit den entsprechenden heimathlichen Behörden zu erledigen, event. der Ministerial-Instanz zur Entscheidung vorzulegen.

3) Den Marine-Ersatz-Kommissionen tritt für die Dauer des Marine-Ersatz-Geschäfts je ein im Stabsoffizier-Range (oder, wenn ein solcher nicht disponibel ist, im Hauptmanns-Range) stehender Marine-Offizier als stimmberechtigtes Mitglied hinzu.

4) Jeder Marine-Ersatz-Kommission ist für die Zeit des Marine-Ersatz-Geschäfts ein Ober-Stabs-Arzt beizugeben. Seine Wirksamkeit ist dieselbe, wie die der Aerzte der Kreis- und Departements-Ersatz-Kommissionen.

5) Zu den Marine-Aushebungs-Terminen haben sich auch die bez. Kommandeure der Landwehr-Bezirke, in denen die Aushebungen stattfinden, einzufinden, hauptsächlich um nach den Weisungen des Brigade-Kommandeurs die formellen Anordnungen zu treffen, welche für den regelmäßigen Verlauf des Ersatz-Geschäfts erforderlich erscheinen. Ob auch der Civil-Vorsitzende der Kreis-Ersatz-Kommission, in deren Bezirk die Musterung stattfindet, bei dieser zugegen sein soll, haben die betreffenden Ersatz-Behörden dritter Instanz zu bestimmen.

Als Hülfspersonal sind zu diesen Geschäften heranzuziehen:

Von Seiten des Militairs:

a) der betreffende Infanterie-Brigade-Adjutant;
b) ein Schreiber für den Brigade-Kommandeur;
c) eine durch den Brigade-Kommandeur nach den Verhältnissen zu bestimmende Zahl von Unteroffizieren und Gefreiten des Landwehr-Bezirks-Kommandos.

Von Seiten des Civils:

a) ein Büreau-Beamter, sofern der Civil-Vorsitzende der Kommission denselben zu verwenden gedenkt;
b) eine nach den Verhältnissen zu bestimmende Anzahl Gendarmen und Polizei-Beamte.

§. 114.

1) Bei Anlegung des Geschäfts- und Reiseplans für die Marine-Ersatz-Kommission ist zu berücksichtigen, daß die ausgehobenen Rekruten unmittelbar von der Aushebungs-Station an die betreffenden Marinetheile, bez. nach den für diesen Zweck zu bestimmenden Sammelpunkten abgesandt werden können.

3) Die Geschäftspläne der Marine-Ersatz-Kommissionen sind rechtzeitig durch die Amtsblätter derjenigen Regierungen, in deren Bezirken die Musterungen stattfinden, bekannt zu machen und außerdem direkt allen Kreis-Ersatz-Kommissionen, von denen der Marine-Ersatz-Kommission Vorstellungslisten zugegangen sind, mitzutheilen, und zwar unter specieller Angabe, welche Militairpflichtigen des betreffenden Aushebungs-Bezirks (cf. §§. 117, 4 und 118, 2) und nach welchen Aushebungs-Stationen dieselben zu beordern sind. Die General-Kommandos des 1., 2., 9. und 10. Armee-Korps haben die bezüglichen Geschäftspläne für ihre Bezirke nach vollzogener Bestätigung auch dem Marine-Ministerium abschriftlich zu übersenden.

4) Das Marine-Ministerium veranlaßt die Kommandirung der dann erforderlichen Marine-Offiziere zur Theilnahme an den Marine-Ersatz-Geschäften und giebt dieselben den betreffenden General-Kommandos an.

Den der Marine-Ersatz-Kommission beizugebenden Arzt hat das General-Kommando bez. das Kontingents-Kommando zu bestimmen, und mit dem Marine-Offizier dem betreffenden Infanterie-Brigade-Kommando zur weitern Mittheilung an den Civil-Vorsitzenden der Kommission namhaft zu machen.

§. 115.

Die Civil-Vorsitzenden in den Kreis-Ersatz-Kommissionen der in dem §. 112 ad 1 genannten Infanterie-Brigade-Bezirke haben, nachdem sie die Bestimmungen der Marine-Ersatz-Kommission wegen der Versammlungstage und Marine-Aushebungs-Stationen erhalten haben, alle in der Vorstellungsliste verzeichneten Mannschaften zu beordern, soweit die persönliche Gestellung derselben von der betreffenden Marine-Ersatz-Kommission angeordnet ist (cf. §§. 117, 4 und 118, 2).

Militairpflichtige der seemännischen Bevölkerung aus anderen Infanterie-Brigade-Bezirken, deren persönliche Gestellung die Marine-Ersatz-Kommission im Bezirke der 36. Infanterie-Brigade angeordnet hat, sind durch den Militair-Vorsitzenden der betreffenden Kreis-Ersatz-Kommission nach den für die Ueberweisung von Rekruten an Truppentheile maßgebenden Bestimmungen nach der betreffenden Marine-Aushebungs-Station in Marsch zu setzen.

§. 116.

Auf Grund der den Marine-Ersatz-Kommissionen zugehenden Vorstellungslisten stellen die Militair-Vorsitzenden derselben „Uebersichten

der im Jahre 18 . . bei dem Marine-Ersatz-Geschäfte im Bezirke der . . . ten Infanterie-Brigade konkurrirenden Militairpflichtigen" auf und senden dieselben zum 1. September in je einem Exemplar an das vorgesetzte General-Kommando und an das Königlich Preußische Kriegs-Ministerium.

2) Letzteres stellt die Uebersichten für den Bundes-Ausschuß für das Landheer und die Festungen zusammen (cf. §. 19).

3) Das Königlich Preußische Kriegs-Ministerium vertheilt, nachdem ihm die im §. 19 gedachte Haupt-Repartition zugeht, den Ersatz-Bedarf der Flotten-Stamm-Division und den aus der seemännischen Bevölkerung zu entnehmenden Bedarf der Maschinen-Kompagnie, sowie den Bedarf an Schiffszimmerleuten für die Werft-Division auf die bei dem Marine-Ersatzgeschäft konkurrirenden Infanterie-Brigade-Bezirke, und theilt diese Repartition gemeinschaftlich mit dem Ministerium des Innern rc., dem Marine-Ministerium, sowie den betreffenden Ersatzbehörden dritter Instanz mit, welche dieselbe an die Marine-Ersatz-Kommissionen gelangen lassen.

4) Die Marine-Ersatz-Kommissionen stellen hiernach ihre Sub-Repartition für die einzelnen Marine-Aushebungs-Stationen, bez. für die bei dem Marine-Ersatzgeschäft in letzteren konkurrirenden Aushebungs-Bezirke auf.

Einer weiteren Mittheilung dieser Sub-Repartition an die Kreis-Ersatz-Kommissionen bedarf es nicht.

5) Die Sub-Repartition wird lediglich nach dem Verhältniß der in den betreffenden Vorstellungs-Listen verzeichneten, für einstellungsfähig befundenen Militairpflichtigen der seemännischen Bevölkerung entworfen.

§. 117.

1) In den Marine-Aushebungs-Terminen findet zunächst die Superrevision der in den Vorstellungs-Listen verzeichneten Militairpflichtigen statt.

2) Werden hierbei Mannschaften für einstellungsfähig befunden, so sind sie in der betreffenden Liste sogleich an die ihnen zukommende Stelle zu übertragen.

3) Den als dauernd unbrauchbar ausgemusterten oder der Seewehr überwiesenen Mannschaften sind wo möglich die Ausmusterungsscheine, bez. Seewehr-Pässe, sogleich auszuhändigen.

Ist dies in einzelnen Fällen nicht ausführbar, so sind die betreffenden Scheine möglichst bald nach beendetem Marine-Ersatz-

Geschäft der heimathlichen Kreis-Ersatz-Kommission zur Aushändigung zuzustellen.

4) Ueber die Militairpflichtigen, welche in den Vorstellungs-Listen der auswärtigen Infanterie-Brigade-Bezirke verzeichnet stehen, hat die Marine-Ersatz-Kommission im Bezirke der 36. Infanterie-Brigade auch ohne persönliche Gestellung derselben auf Grund des Vorschlages der Kreis-Ersatz-Kommission zu entscheiden, sofern hiergegen nicht erhebliche Bedenken obwalten, und bedarf es in diesem Falle der Beorderung dieser Mannschaften vor die Marine-Ersatz-Kommission nicht (cf. §. 115). Auch können diese Militairpflichtigen Behufs der Superrevision Seitens der vorgedachten Marine-Ersatz-Kommission der heimathlichen Departements-Ersatz-Kommission zugewiesen werden, welche die Superrevision in diesem Falle bei dem nächstfolgenden Departements-Ersatz-Geschäft vorzunehmen und der Marine-Ersatz-Kommission von dem Resultate Mittheilung zu machen hat.

§. 118.

1) Behufs der Aushebung sind die in den Vorstellungs-Listen verzeichneten Leute nach den verschiedenen Aushebungs-Bezirken zu rangiren, und die zu je einem Aushebungs-Bezirk gehörenden in der Reihenfolge zu mustern, in welcher sie in der betreffenden Vorstellungs-Liste verzeichnet stehen.

2) Die Militairpflichtigen, welche in den Vorstellungs-Listen der auswärtigen Infanterie-Brigade-Bezirke verzeichnet stehen, sind von der Marine-Ersatz-Kommission im Bezirke der 36. Infanterie-Brigade nur insoweit zur Musterung heranzuziehen, als sie voraussichtlich in dem laufenden Jahre zur Aushebung gelangen. Ueber die übrigen kann die genannte Marine-Ersatz-Kommission ohne persönliche Gestellung derselben entscheiden (cf. §. 115).

3) Unter Festhaltung der ad 1 angegebenen Reihenfolge sind aus jedem Aushebungs-Bezirke so viele Militairpflichtige für die Flotten-Stamm-Division auszuheben, als der Bezirk zufolge der Sub-Repartition (§. 116) zu gestellen hat.

Behufs Aufbringung des Maschinenpersonals und der Schiffs-Zimmerleute kann jedoch erforderlichen Falles auch von dieser Reihenfolge abgewichen werden.

4) In Betreff der Uebertragung des aus den Militairpflichtigen eines Aushebungsbezirks 2c. nicht zu erreichenden Kontingents finden die Bestimmungen wegen „Vertheilung des Ersatz-Bedarfs für das

stehende Heer und für die nicht aus der seemännischen Bevölkerung zu ergänzenden Marinetheile auf die Ergänzungs-Bezirke" analoge Anwendung.

5) Militairpflichtige, welche als zur seemännischen Bevölkerung gehörend nicht anerkannt werden, sind der betreffenden Kreis-Ersatz-Kommission zur weiteren Veranlassung hinsichtlich ihrer event. Aushebung für das stehende Heer zurück zu überweisen, und bei vorhandener Brauchbarkeit zu Nachgestellungen zu verwenden, event. mit Gestellungs-Ordres zu versehen.

§. 119.

1) Nach beendetem Marine-Ersatzgeschäft senden die Civil-Vorsitzenden der Marine-Ersatz-Kommissionen ihre Vorstellungs-Listen unter Wiederbeifügung der mit letzteren vorgelegten Beläge an die betreffenden Kreis-Ersatz-Kommissionen.

2) Die Kreis-Ersatz-Kommissionen berichtigen danach ihre alphabetischen Listen. Der Civil-Vorsitzende entnimmt die Beläge und sendet die Vorstellungs-Liste demnächst an den Civil-Vorsitzenden der Marine-Ersatz-Kommission zurück.

§. 135.

Alle Bestimmungen betreffend „den dreijährig freiwilligen Militairdienst" finden für den dreijährig freiwilligen Dienst in der Bundes-Kriegs-Marine analoge Anwendung.

Freiwillige, welche sich zur Einstellung bei der Flotten-Stamm- oder Werft-Division melden, haben zur Beurtheilung der erforderlichen Qualifikation (§. 34) ihre Schiffspapiere oder andere glaubwürdige Ausweise vorzulegen.

Die Werft-Division kann Militairpflichtige, welche sich in der Ausbildung als Maschinisten-Applikanten befinden, auch für einen späteren Einstellungstermin als Freiwillige engagiren (§. 44).

§. 141.

1) Die Schiffsjungen-Kompagnien haben die Bestimmung, Matrosen und Unteroffiziere für die Bundes-Kriegs-Marine auszubilden.

2) Die Ausbildung als Schiffsjunge dauert 3 Jahre. Während dieser Ausbildungs-Periode werden die Schiffsjungen in den beiden ersten Jahren an Bord der Schiffsjungen-Schiffe nicht als Personen des Soldatenstandes, sondern als Zöglinge betrachtet, welche zu ihren Berufspflichten angelernt werden sollen. Nach Ablauf des zweiten

Jahres erfolgt die Vereidigung auf die Kriegs-Artikel, und stehen die Schiffsjungen von da ab unter den militairischen Gesetzen, wie jeder andere Soldat.

3) Nach Ablauf von 3 Jahren werden die Schiffsjungen, sofern sie die genügende seemännische Ausbildung erlangt haben, als Matrosen 3. Klasse in die Matrosen-Abtheilung eingestellt.

Das weitere Aufrücken zu den oberen Matrosenklassen, sowie die Beförderung zum Unteroffizier bleibt von der Führung und Qualifikation jedes Einzelnen, sowie von der Erfüllung der reglementarischen Bedingungen abhängig.

4) Beim Vorhandensein besonders berücksichtigenswerther Umstände kann ein Schiffsjunge, welcher sich nach dreijähriger Ausbildung noch nicht zum Matrosen eignet, mit Genehmigung des Marine-Stations-Chefs ausnahmsweise ein viertes und letztes Jahr im Schiffsjungen-Verhältniß verbleiben.

§. 142.

1) Die Zöglinge der Schiffsjungen-Kompagnien haben die Verpflichtung, nach Ablauf von 3 Jahren, welche Zeit auf ihre Heranbildung verwandt worden ist, für jedes dieser Jahre — außer der Erfüllung der allgemeinen gesetzlichen dreijährigen Dienstpflicht — noch anderweitige 2 Jahre der Bundes-Kriegs-Marine zu dienen. Wer daher 3 Jahre in einer Schiffsjungen-Kompagnie ausgebildet worden ist, hat demnächst noch 9 Jahre zu dienen.

Wer ausnahmsweise (§. 141, 4) über 3 Jahre hinaus im Schiffsjungen-Verhältniß belassen worden ist, hat im Ganzen gleichfalls nur 9 Jahre zu dienen.

2) Die versorgungsberechtigende Dienstzeit der Schiffsjungen wird von dem Zeitpunkt der Vereidigung ab gerechnet.

3) Für den Fall, daß der Schiffsjunge für den Dienst der Kriegs-Marine nicht geeignet erscheint, hat er, wie jeder andere Militairpflichtige, seine Dienstzeit in der Armee zu erfüllen, und wird demselben eine besondere Dienstverpflichtung für die in der Königlichen Marine zugebrachte Zeit nicht auferlegt. Ebensowenig findet in diesem Falle eine Anrechnung der in der Königlichen Marine zugebrachten Zeit statt.

4) Die Bestimmungen über die Militair-Dienstzeit der Zöglinge der Schiffsjungen-Kompagnien behalten bei Versetzung derselben zu einem anderen Marinetheile die volle Geltung.

§. 143.

Wer die Aufnahme in eine Schiffsjungen-Kompagnie wünscht, hat sich persönlich bei dem Bezirks-Kommandeur des Landwehr-Bataillons seiner Heimath (oder, wer dazu Gelegenheit hat, persönlich bei dem Kommando der Flotten-Stamm-Division in Kiel) zu melden.

Dabei sind folgende Papiere zur Stelle zu bringen:

1) Taufschein,
2) Konfirmationsschein.

   Ist die Konfirmation noch nicht erfolgt, so genügt eine vorläufige Bescheinigung, daß und wann die Konfirmation voraussichtlich stattfinden wird, jedoch nur unter der Bedingung, daß der Konfirmationsschein dem Landwehr-Bataillons-Kommando Behufs Uebermittelung an die Flotten-Stamm-Division spätestens an dem Tage eingereicht werden muß, wo der Freiwillige sich zu seiner Absendung nach dem Gestellungsorte meldet. Bei Nichterfüllung dieser Bedingung unterbleibt die Inmarschsetzung.
3) Schriftliche Einwilligung des Vaters oder Vormundes, worin ausgesprochen sein muß, daß sie mit den Aufnahme-Bedingungen vollständig bekannt sind und ihrem Sohne oder Mündel erlauben, sich zur Aufnahme in eine Schiffsjungen-Kompagnie einschreiben zu lassen, beglaubigt durch die Ortsbehörde.
4) Ein Attest der Orts-Obrigkeit, daß der Freiwillige sich gut geführt hat.
5) Einen von der Orts-Polizei-Behörde attestirten Revers, daß die Kosten des Transports von den Angehörigen des Schiffsjungen werden getragen werden, falls letzterer bei der Ankunft am Einstellungsorte die Einstellung verweigern sollte.

Sodann erfolgt eine Prüfung im Lesen, Schreiben und Rechnen, sowie die ärztliche Untersuchung.

§. 144.

1) Der Einzustellende darf nicht unter 14 Jahre und nicht über 17 Jahre alt sein.

Für die Einstellung im späteren Alter ist der Nachweis erforderlich, daß der Einzustellende so lange bereits auf Seeschiffen gefahren ist, als er nach dem vollendeten 17ten Lebensjahre eingestellt wird.

Für die Berechnung des höchsten zulässigen Lebensalters ist der 1. Juli desjenigen Jahres maßgebend, in welchem die Einstellung erfolgt.

2) Er muß vollkommen gesund, im Verhältniß zu seinem Alter kräftig gebaut (starke Knochen, kräftige Muskulatur) und frei von körperlichen Gebrechen und wahrnehmbaren Anlagen zu chronischen Krankheiten sein, ein scharfes Auge, gutes Gehör und fehlerfreie (nicht stotternde) Sprache haben.

Hierüber hat sich der Landwehr-Bezirks-Kommandeur mit dem untersuchenden Arzte in einem Attest auszusprechen.

3) Er muß leserlich und ziemlich richtig schreiben, ohne Anstoß lesen und die vier Spezies rechnen können.

4) Er muß mit der zum Marsch nach dem Gestellungsorte erforderlichen Bekleidung versehen sein; ingleichen mit 2 Thlr., um sich nach seiner Einstellung das nöthige Putzzeug 2c. beschaffen zu können. Dieser Betrag muß spätestens an dem Tage der Absendung zum Gestellungsorte dem Landwehr-Bezirks-Kommando behufs Uebermittelung an die Flotten-Stamm-Division übergeben werden. Bei Nichterfüllung dieser Bedingung unterbleibt die Inmarschsetzung.

5) Er muß sich bei seiner Ankunft am Orte der Einstellung dazu verpflichten, für jedes Jahr des Aufenthalts in der Schiffsjungen-Kompagnie zwei Jahr in der Bundes-Kriegs-Marine zu dienen.

6) Jeder eingestellte Junge, welcher den an ihn zu machenden Anforderungen nicht genügt, kann während der beiden ersten Dienstjahre, innerhalb welcher die Vereidigung nicht stattfindet (§. 141, 2), wieder entlassen werden (siehe §. 147, 1), desgleichen auf Reklamation seiner Angehörigen, und wenn dies zugleich sein eigener Wunsch ist.

§. 145.

1) Sind Prüfung und ärztliche Untersuchung günstig ausgefallen, so hat der Freiwillige einer baldigen Entscheidung über Annahme oder Nichtannahme entgegenzusehen.

2) Die Landwehr-Bezirks-Kommandos haben, wenn nach stattgehabter Prüfung der Freiwillige zur Aufnahme in eine Schiffsjungen-Kompagnie geeignet erscheint, ein Nationale desselben (möglichst mit Angabe des Gewichts) und nebst den sämmtlichen in den §§. 143 und 144 vorgeschriebenen Attesten zum 1. des der Prüfung folgenden Monats an die Flotten-Stamm-Division zu Kiel einzusenden. Fertigkeit im Turnen und Schwimmen ist anzugeben. Das Kommando der Marinestation der Ostsee hat, nach Maaßgabe der eingegangenen und von der Flotten-Stamm-Division demselben baldigst vorzulegenden Anmeldungen, die Aufnahme zu verfügen.

Termin und Ort der Gestellung, welche in der Regel jährlich einmal und zwar in der zweiten Hälfte des Monats April stattfindet, wird von dem Marinestations-Kommando bestimmt und durch die Flotten-Stamm-Division den betreffenden Landwehr-Bezirks-Kommandos rechtzeitig mitgetheilt.

Sobald das Landwehr-Bezirks-Kommando Mittheilung über die Aufnahme oder Nichtaufnahme empfangen hat, läßt dasselbe den Angehörigen die Bescheidung bez. die Gestellungs-Ordre zugehen.

Die Landwehr-Bezirks-Kommandos haben die ihnen bekannt werdenden Veränderungen, welche in der Zwischenzeit bis zur Absendung mit den Freiwilligen vorgehen (Tod, Verzichtleistung ꝛc.), unverzüglich der Flotten-Stamm-Division anzuzeigen.

3) Vorstellungen wegen Nichteinberufung oder Gesuche um sofortige Einberufung vor den anberaumten Gestellungsterminen sind unberücksichtigt zu lassen.

4) Diejenigen Freiwilligen, welche in dem ersten Jahre ihrer Anmeldung wegen Vollzähligkeit nicht angenommen werden konnten, dürfen hoffen, bei entstehenden Vakanzen, anderenfalls im nächsten Jahre, eingestellt zu werden, vorausgesetzt, daß sie dann noch allen Annahme-Bedingungen genügen.

§. 146.

Die Löschung der Schiffsjungen in den ordentlichen Stammrollen ꝛc., sowie ihre Anrechnung als Freiwillige bei der Repartition des Ersatz-Bedarfes erfolgt erst, wenn die Vereidigung und hiermit die definitive Einstellung in das Personal der Marine stattgefunden hat.

Hiervon hat die Flotten-Stamm-Division den Civil-Vorsitzenden der Kreis-Ersatz-Kommission des Domizils zu benachrichtigen.

§. 147.

1) Die Entlassung der nicht vereidigten Schiffsjungen wird durch das Marine-Stations-Kommando verfügt. Die Flotten-Stamm-Division benachrichtigt die heimathliche Ortsbehörde von der geschehenen Wieder-entlassung.

2) Schiffsjungen, welche sich innerhalb ihrer ersten beiden Dienstjahre und so lange sie nicht vereidigt sind, eines gemeinen Vergehens oder Verbrechens schuldig machen und der Civilgerichts-Behörde überwiesen werden müssen, werden aus der Schiffsjungen-Kompagnie entfernt und mit einem möglichst vollständigen Thatbestande der Gerichtsbehörde zur Untersuchung und Bestrafung überwiesen.

3) Die Entlassung vereidigter Schiffsjungen kann erfolgen:
a) wegen Unbrauchbarkeit für den Dienst der Kriegs-Marine;
b) wegen Reklamation, welche von den zuständigen oberen Verwaltungs-Behörden als gesetzlich begründet anerkannt ist;
c) wegen eines begangenen gemeinen Verbrechens, nachdem die militairgerichtlich erkannte Strafe verbüßt ist.

4) Die Entlassung vereidigter Schiffsjungen erfolgt durch Verfügung des Ober-Kommandos der Marine und zur Disposition der Ersatzbehörden in den hierfür vorgeschriebenen Formen.

§. 175.

1) Junge Seeleute, welche sich bei der Flotten-Stamm-Division mit einem Zeugniß über das auf einer Norddeutschen Navigations-Schule bestandene Steuermanns-Examen, sowie mit einem obrigkeitlichen Attest über ihre sittliche Führung melden, können als einjährig Freiwillige eingestellt werden, ohne im Besitz eines Berechtigungsscheines zum einjährigen Dienst zu sein.

2) Individuen, welche sich im Besitze des Berechtigungsscheines zum einjährigen Dienst befinden, können ihrer Dienstpflicht auch in der Marine genügen, sofern sie hierzu nach §. 34 qualifizirt sind.

3) Junge Seeleute von Beruf und Maschinisten, welche die Berechtigung zum einjährig freiwilligen Dienst erlangt haben, genügen ihrer Verpflichtung für die aktive Marine durch einjährig freiwilligen Dienst, ohne zur Selbstbekleidung und Selbstverpflegung verpflichtet zu sein.

Die zum einjährigen Dienst berechtigten Maschinisten erhalten Ausstand zum Dienstantritt bis zum 1. Februar des Kalenderjahres, in welchem sie das 27ste Lebensjahr vollenden, wenn sie sich durch ein Attest der Werft-Division darüber ausweisen, daß sie sich auf Grund ihrer Papiere freiwillig zur Erfüllung ihrer einjährigen Dienstpflicht bei der Maschinen-Kompagnie der Werft-Division ausdrücklich verpflichtet haben. Dieser Ausstand ist von der Kreis-Ersatz-Kommission ihres Domizils zu bewilligen und in den Berechtigungsschein einzutragen.

4) Bei der Handwerks-Kompagnie der Werft-Division werden nur zum einjährigen Dienst nach den Bestimmungen für das Heer berechtigte und lediglich nach diesen zu behandelnde Schiffsbaubeflissene eingestellt. Ebenso gelten für die Einstellung von einjährig Freiwilligen in das See-Bataillon und in die See-Artillerie-Abtheilung die in dieser Beziehung für das Heer erlassenen Bestimmungen.

5) Die Einstellung einjährig Freiwilliger findet bei der Maschinen-Kompagnie der Werft-Division nur am 1. Februar, bei der Flotten-Stamm-Division nur am 1. April, beim See-Bataillon, bei der See-Artillerie-Abtheilung und bei der Handwerks-Kompagnie der Werft-Division nur am 1. Oktober jeden Jahres statt.

6) Beim See-Bataillon dürfen nicht mehr, als im Ganzen vier einjährig Freiwillige per Kompagnie, bei der See-Artillerie-Abtheilung kann ein einjährig Freiwilliger per Kompagnie eingestellt werden.

(Militair-Ersatz-Instruktion vom 26. März 1868.)

Inhalt zu Nr. 5.

Nr. 6.

Fünftes Buch des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs.

(Eingeführt als Bundes-Gesetz durch das Gesetz vom 5. Juni 1869.)

Fünftes Buch.

Vom Seehandel.

Erster Titel.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 432.

Für die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe, welchen das Recht, die Landesflagge zu führen, zusteht, ist ein Schiffsregister zu führen.

Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht desselben ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem Jeden gestattet.

Art. 433.

Die Eintragung in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem das Recht, die Landesflagge zu führen, nachgewiesen ist.

Vor der Eintragung in das Schiffsregister darf das Recht, die Landesflagge zu führen, nicht ausgeübt werden.

Art. 434.

Die Landesgesetze bestimmen die Erfordernisse, von welchen das Recht eines Schiffs, die Landesflagge zu führen, abhängig ist.

Sie bestimmen die Behörden, welche das Schiffsregister zu führen haben.

Sie bestimmen, ob und unter welchen Voraussetzungen die Eintragung in das Schiffsregister für ein aus einem anderen Lande erworbenes Schiff vorläufig durch eine Konsulatsurkunde ersetzt werden kann.

Art. 435.

Die Eintragung in das Schiffsregister muß enthalten:

1) die Thatsachen, welche das Recht des Schiffs, die Landesflagge zu führen, begründen;
2) die Thatsachen, welche zur Feststellung der Identität des Schiffs und seiner Eigenthumsverhältnisse erforderlich sind;
3) den Hafen, von welchem aus mit dem Schiff die Seefahrt betrieben werden soll (Heimathshafen, Registerhafen).

Ueber die Eintragung wird eine, mit dem Inhalte derselben übereinstimmende Urkunde (Certifikat) ausgefertigt.

Art. 436.

Treten in den Thatsachen, welche in dem vorhergehenden Artikel bezeichnet sind, nach der Eintragung Veränderungen ein, so müssen dieselben in das Schiffsregister eingetragen und auf dem Certifikat vermerkt werden.

Im Fall das Schiff untergeht oder das Recht, die Landesflagge zu führen, verliert, ist das Schiff in dem Schiffsregister zu löschen und das ertheilte Certifikat zurückzuliefern, sofern nicht glaubhaft bescheinigt wird, daß es nicht zurückgeliefert werden könne.

Art. 437.

Die Landesgesetze bestimmen die Fristen, binnen welcher die Thatsachen anzuzeigen und nachzuweisen sind, welche eine Eintragung oder Löschung erforderlich machen, sowie die Strafen, welche für den Fall der Versäumung dieser Fristen oder der Nichtbefolgung der vorhergehenden Vorschriften verwirkt sind.

Art. 438.

Die Landesgesetze können bestimmen, daß die Vorschriften der Art. 432 bis 437 auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) keine Anwendung finden.

Art. 439.

Bei der Veräußerung eines Schiffs oder eines Antheils am Schiff (Schiffspart) kann zum Eigenthumserwerb die nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts etwa erforderliche Uebergabe durch die unter den Contrahenten getroffene Vereinbarung ersetzt werden, daß das Eigenthum sofort auf den Erwerber übergehen soll.

Art. 440.

In allen Fällen der Veräußerung eines Schiffs oder einer Schiffspart kann jeder Theil verlangen, daß ihm auf seine Kosten eine beglaubigte Urkunde über die Veräußerung ertheilt werde.

Art. 441.

Wird ein Schiff oder eine Schiffspart veräußert, während das Schiff auf der Reise sich befindet, so ist im Verhältniß zwischen dem Veräußerer und Erwerber in Ermangelung einer anderen Vereinbarung anzunehmen, daß dem Erwerber der Gewinn der laufenden Reise gebühre oder der Verlust derselben zur Last falle.

Art. 442.

Durch die Veräußerung eines Schiffs oder einer Schiffspart wird in den persönlichen Verpflichtungen des Veräußerers gegen Dritte nichts geändert.

Art. 443.

Unter dem Zubehör eines Schiffs sind alle Sachen begriffen, welche zu dem bleibenden Gebrauch des Schiffs bei der Seefahrt bestimmt sind.

Dahin gehören insbesondere auch die Schiffsboote.

Im Zweifel werden Gegenstände, welche in das Schiffsinventar eingetragen sind, als Zubehör des Schiffs angesehen.

Art. 444.

Im Sinne dieses fünften Buches gilt ein seeuntüchtig gewordenes Schiff

1) als reparaturunfähig, wenn die Reparatur des Schiffs überhaupt nicht möglich ist, oder an dem Orte, wo das Schiff sich befindet, nicht bewerkstelligt, dasselbe auch nicht nach dem Hafen, wo die Reparatur auszuführen wäre, gebracht werden kann;
2) als reparaturunwürdig, wenn die Kosten der Reparatur ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu mehr betragen würden, als drei Viertel seines früheren Werths.

Ist die Seeuntüchtigkeit während einer Reise eingetreten, so gilt als der frühere Werth derjenige, welchen das Schiff bei dem Antritt der Reise gehabt hat, in den übrigen Fällen derjenige, welchen das Schiff, bevor es seeuntüchtig geworden ist, gehabt hat oder bei gehöriger Ausrüstung gehabt haben würde.

Art. 445.

Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Schiffer, die Schiffsmannschaft, sowie alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen.

Art. 446.

Ein zum Abgehen fertiges (segelfertiges) Schiff kann wegen Schulden nicht mit Beschlag belegt werden. Diese Bestimmung tritt jedoch nicht ein, wenn die Schulden zum Behuf der anzutretenden Reise gemacht worden sind.

Durch eine Beschlagnahme von bereits an Bord des Schiffs befindlichen Gütern wegen Schulden kann deren Wiederausladung nur in denjenigen Fällen erwirkt werden, in welchen der Ablader selbst die Wiederausladung noch zu fordern befugt wäre, und nur gegen Leistung desjenigen, was dieser alsdann zu leisten haben würde.

Eine zur Schiffsbesatzung gehörige Person kann wegen Schulden von dem Zeitpunkt an nicht mehr verhaftet werden, in welchem das Schiff segelfertig ist.

Art. 447.

Wenn in diesem fünften Buche die europäischen Häfen den nichteuropäischen Häfen entgegengesetzt werden, so sind unter den ersteren zugleich die nichteuropäischen Häfen des mittelländischen, schwarzen und azow'schen Meeres als mitbegriffen anzusehen.

Art. 448.

Die Bestimmungen des fünften Buchs, welche sich auf den Aufenthalt des Schiffs im Heimathshafen beziehen, können von den Landesgesetzen auf alle oder einige Häfen des Reviers des Heimathshafens ausgedehnt werden.

Art. 449.

Für die Postanstalten gelten die Bestimmungen des fünften Buchs nur insoweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes vorgeschrieben ist.

Zweiter Titel.

Von dem Rheder und von der Rhederei.

Art. 450.

Rheder ist der Eigenthümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffs.

Art. 451.

Der Rheder ist für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt.

Art. 452.

Der Rheder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern er haftet nur mit Schiff und Fracht:

1) wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse, und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht, geschlossen hat;
2) wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Rheder abgeschlossenen Vertrags gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrags zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder die mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht;
3) wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.

In den unter Ziffer 1 und 2 bezeichneten Fällen kommt jedoch dieser Artikel nicht zur Anwendung, wenn den Rheder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft, oder wenn derselbe die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat.

Art. 453.

Der Rheder haftet für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern zugleich persönlich.

Wenn jedoch das Schiff dem Rheder ohne sein Verschulden vor Vollendung der Reise verloren geht, insbesondere

wenn es verunglückt, wenn es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig condemnirt (Art. 444) und in dem letzteren Falle ohne Verzug öffentlich verkauft wird,

wenn es geraubt wird,

wenn es aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird

so haftet der Rheder für die Forderungen aus der nicht vollendeten Reise oder, sofern dieselbe aus mehreren Abschnitten besteht, für die Forderungen aus dem letzten Reiseabschnitt nicht persönlich.

Der letzte Reiseabschnitt beginnt in dem Hafen, in welchem das Schiff zuletzt Ladung eingenommen oder gelöscht hat, und mit dem Zeitpunkt, in welchem mit dem Laden der Anfang gemacht oder die Löschung vollendet ist. Ein Nothhafen wird als Ladungs- oder Löschungshafen im Sinne dieser Vorschrift nicht angesehen.

Der Rheder ist in keinem der vorgenannten Fälle befugt, die etwa gezahlten Handgelder und Vorschüsse zurückzufordern.

Art. 454.

Die übrigen Fälle, in welchen der Rheder nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht haftet, sind in den folgenden Titeln bestimmt.

Art. 455.

Der Rheder als solcher kann wegen eines jeden Anspruchs, ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet, vor dem Gerichte des Heimathshafens (Art. 435) belangt werden.

Art. 456.

Wird von mehreren Personen ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, so besteht eine Rhederei.

Der Fall, wenn das Schiff einer Handelsgesellschaft gehört, wird durch die Bestimmungen über die Rhederei nicht berührt.

Art. 457.

Das Rechtsverhältniß der Mitrheder unter einander bestimmt sich zunächst nach dem zwischen ihnen geschlossenen Vertrag. Soweit eine Vereinbarung nicht getroffen ist, kommen die Bestimmungen der nachfolgenden Artikel zur Anwendung.

Art. 458.

Für die Angelegenheiten der Rhederei sind die Beschlüsse der Mitrheder maaßgebend. Bei der Beschlußfassung entscheidet die Mehrheit der Stimmen. Die Stimmen werden nach der Größe der Schiffsparten gezählt. Die Stimmenmehrheit für einen Beschluß ist vorhanden, wenn der Person oder den Personen, welche für den Beschluß gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte des ganzen Schiffs gehört.

Einstimmigkeit sämmtlicher Mitrheder ist erforderlich zu Beschlüssen, welche eine Abänderung des Rhedereivertrags bezwecken oder

welche den Bestimmungen des Rhedereivertrags entgegen oder dem Zweck der Rhederei fremd sind.

Art. 459.

Durch Beschluß der Mehrheit kann für den Rhedereibetrieb ein Correspondentrheder (Schiffsdirector, Schiffsdisponent) bestellt werden. Zur Bestellung eines Correspondentrheders, welcher nicht zu den Mitrhedern gehört, ist ein einstimmiger Beschluß erforderlich.

Die Bestellung des Correspondentrheders kann zu jeder Zeit durch Stimmenmehrheit widerrufen werden, unbeschadet der Rechte auf Entschädigung aus bestehenden Verträgen.

Art. 460.

Im Verhältniß zu Dritten ist der Correspondentrheder kraft seiner Bestellung befugt, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche der Geschäftsbetrieb einer Rhederei gewöhnlich mit sich bringt.

Diese Befugniß erstreckt sich insbesondere auf die Ausrüstung, Erhaltung und Verfrachtung des Schiffs, auf die Versicherung der Fracht, der Ausrüstungskosten und der Havereigelder, sowie auf die mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb verbundene Empfangnahme von Geldern.

Der Correspondentrheder ist in demselben Umfange befugt, die Rhederei vor Gericht zu vertreten.

Er ist befugt, den Schiffer anzustellen und zu entlassen; der Schiffer hat sich nur an dessen Anweisungen und nicht auch an die etwaigen Anweisungen der einzelnen Mitrheder zu halten.

Im Namen der Rhederei oder einzelner Mitrheder Wechselverbindlichkeiten einzugehen, oder Darlehen aufzunehmen, das Schiff oder Schiffsparten zu verkaufen oder zu verpfänden oder für dieselben Versicherung zu nehmen, ist der Correspondentrheder nicht befugt, es sei denn, daß ihm eine Vollmacht hierzu besonders ertheilt ist.

Im Uebrigen bedarf es zu den Geschäften und Rechtshandlungen, welcher er kraft seiner Bestellung vorzunehmen befugt ist, der in den Landesgesetzen etwa vorgeschriebenen Specialvollmacht nicht.

Art. 461.

Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Correspondentrheder als solcher innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse geschlossen hat, wird die Rhederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet, wenn das Geschäft ohne Nennung der einzelnen Mitrheder geschlossen ist.

Ist die Rhederei durch ein von dem Correspondentrheder abgeschlossenes Geschäft verpflichtet, so haften die Mitrheder in gleichem Umfange (Art. 452), als wenn das Geschäft von ihnen selbst geschlossen wäre.

Art. 462.

Eine Beschränkung der im Art. 460 bezeichneten Befugnisse des Correspondentrheders kann die Rhederei einem Dritten nur insofern entgegensetzen, als sie beweist, daß die Beschränkung dem Dritten zur Zeit des Abschlusses des Geschäfts bekannt war.

Art. 463.

Der Rhederei gegenüber ist der Correspondentrheder verpflichtet, die Beschränkungen einzuhalten, welche von derselben für den Umfang seiner Befngnisse festgesetzt sind; er hat sich ferner nach den gefaßten Beschlüssen zu richten und dieselben zur Ausführung zu bringen.

Im Uebrigen ist der Umfang seiner Befugnisse auch der Rhederei gegenüber nach den Bestimmungen des Art. 460 mit der Maaßgabe zu beurtheilen, daß er zu neuen Reisen und Unternehmungen, zu außergewöhnlichen Reparaturen, sowie zur Anstellung oder Entlassung des Schiffers vorher die Beschlüsse der Rhederei einholen muß.

Art. 464.

Der Correspondentrheder ist verpflichtet, in den Angelegenheiten der Rhederei die Sorgfalt eines ordentlichen Rheders anzuwenden.

Art. 465.

Der Correspondentrheder hat über seine die Rhederei betreffende Geschäftsführung abgesondert Buch zu führen und die dazu gehörigen Belege aufzubewahren. Er hat auch jedem Mitrheder auf dessen Verlangen Kenntniß von allen Verhältnissen zu geben, die sich auf die Rhederei, insbesondere auf das Schiff, die Reise und die Ausrüstung beziehen; er muß ihm jederzeit die Einsicht der die Rhederei betreffenden Bücher, Briefe und Papiere gestatten.

Art. 466.

Der Correspondentrheder ist verpflichtet, jederzeit auf Beschluß der Rhederei derselben Rechnung zu legen. Die Genehmigung der Rechnung und die Billigung der Verwaltung des Correspondentrheders durch die Mehrheit hindert die Minderheit nicht, ihr Recht geltend zu machen.

Art. 467.

Jeder Mitrheder hat nach Verhältniß seiner Schiffspart zu den Ausgaben der Rhederei, insbesondere zu den Kosten der Ausrüstung und der Reparatur des Schiffs, beizutragen.

Ist ein Mitrheder mit Leistung seines Beitrags in Verzug und wird das Geld von Mitrhedern für ihn vorgeschossen, so ist er denselben von Rechtswegen zur Entrichtung von Zinsen von dem Zeitpunkt der Vorschüsse an verpflichtet. Ob durch einen solchen Vorschuß ein Pfandrecht an der Schiffspart des säumigen Mitrheders erworben wird, ist nach den Landesgesetzen zu beurtheilen. Auch wenn ein Pfandrecht nicht erworben ist, wird durch den Vorschuß ein versicherbares Interesse hinsichtlich der Schiffspart für die Mitrheder begründet. Im Fall der Versicherung dieses Interesse hat der säumige Mitrheder die Kosten derselben zu ersetzen.

Art. 468.

Wenn eine neue Reise oder wenn nach Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffs oder wenn die Befriedigung eines Gläubigers beschlossen worden ist, welchem die Rhederei nur mit Schiff und Fracht haftet, so kann jeder Mitrheder, welcher dem Beschlusse nicht zugestimmt hat, sich von der Leistung der zur Ausführung desselben erforderlichen Einzahlungen dadurch befreien, daß er seine Schiffspart ohne Anspruch auf Entgelt aufgiebt.

Der Mitrheder, welcher von dieser Befugniß Gebrauch machen will, muß dies den Mitrhedern oder dem Correspondentrheder innerhalb dreier Tage nach dem Tage des Beschlusses oder, wenn er bei der Beschlußfassung nicht anwesend und nicht vertreten war, innerhalb dreier Tage nach der Mittheilung des Beschlusses gerichtlich oder notariell kund geben.

Die aufgegebene Schiffspart fällt den übrigen Mitrhedern nach Verhältniß der Größe ihrer Schiffsparten zu.

Art. 469.

Die Vertheilung des Gewinnes und Verlustes geschieht nach der Größe der Schiffsparten.

Die Berechnung des Gewinnes und Verlustes und die Auszahlung des etwaigen Gewinnes erfolgt jedesmal, nachdem das Schiff in den Heimathshafen zurückgekehrt ist, oder nachdem es in einem anderen Hafen seine Reise beendigt hat und die Schiffsmannschaft entlassen ist.

Außerdem müssen auch vor dem erwähnten Zeitpunkte die eingehenden Gelder, insoweit sie nicht zu späteren Ausgaben oder zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitrheder an die Rhederei erforderlich sind, unter die einzelnen Mitrheder nach Verhältniß der Größe ihrer Schiffsparten vorläufig vertheilt und ausgezahlt werden.

Art. 470.

Jeder Mitrheder kann seine Schiffspart jederzeit und ohne Einwilligung der übrigen Mitrheder ganz oder theilweise veräußern.

Ein gesetzliches Vorkaufsrecht steht den Mitrhedern nicht zu. Es kann jedoch die Veräußerung einer Schiffspart, in Folge welcher das Schiff das Recht, die Landesflagge zu führen, verlieren würde, rechtsgültig nur mit Zustimmung aller Mitrheder erfolgen. Die Landesgesetze, welche eine solche Veräußerung überhaupt für unzulässig erklären, werden durch diese Bestimmung nicht berührt.

Art. 471.

Der Mitrheder, welcher seine Schiffspart veräußert hat, wird, so lange die Veräußerung von ihm und dem Erwerber den Mitrhedern oder dem Correspondentrheder nicht angezeigt worden ist, im Verhältniß zu den Mitrhedern noch als Mitrheder betrachtet und bleibt wegen aller vor dieser Anzeige begründeten Verbindlichkeiten als Mitrheder den übrigen Mitrhedern verhaftet.

Der Erwerber der Schiffspart ist jedoch im Verhältniß zu den übrigen Mitrhedern schon seit dem Zeitpunkte der Erwerbung als Mitrheder verpflichtet.

Er muß die Bestimmungen des Rhedereivertrags, die gefaßten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte gleichwie der Veräußerer gegen sich gelten lassen; die übrigen Mitrheder können außerdem alle gegen den Veräußerer als Mitrheder begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf die veräußerte Schiffspart gegen den Erwerber zur Aufrechnung bringen, unbeschadet des Rechts des Letzteren auf Gewährleistung gegen den Veräußerer.

Art. 472.

Eine Aenderung in den Personen der Mitrheder ist ohne Einfluß auf den Fortbestand der Rhederei.

Wenn ein Mitrheder stirbt oder in Concurs geräth oder zur Verwaltung seines Vermögens rechtlich unfähig wird, so hat dies die Auflösung der Rhederei nicht zur Folge.

Eine Aufkündigung von Seiten eines Mitrheders oder eine Ausschließung eines Mitrheders findet nicht statt.

Art. 473.

Die Auflösung der Rhederei kann durch Stimmenmehrheit beschlossen werden. Der Beschluß, das Schiff zu veräußern, steht dem Beschluß der Auflösung gleich.

Ist die Auflösung der Rhederei oder die Veräußerung des Schiffs beschlossen, so muß das Schiff öffentlich verkauft werden. Der Verkauf kann nur geschehen, wenn das Schiff zu einer Reise nicht verfrachtet ist und in dem Heimathshafen oder in einem inländischen Hafen sich befindet. Ist jedoch das Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig (Art. 444) condemnirt, so kann der Verkauf desselben, auch wenn es verfrachtet ist, und selbst im Ausland erfolgen. Soll von den vorstehenden Bestimmungen abgewichen werden, so ist die Zustimmung aller Mitrheder erforderlich.

Art. 474.

Die Mitrheder als solche haften Dritten, wenn ihre persönliche Haftung eintritt, nur nach Verhältniß der Größe ihrer Schiffsparten.

Ist eine Schiffspart veräußert, so haften für die in der Zeit zwischen der Veräußerung und der im Art. 471 erwähnten Anzeige etwa begründeten persönlichen Verbindlichkeiten rücksichtlich dieser Schiffspart sowohl der Veräußerer als der Erwerber.

Art. 475.

Die Mitrheder als solche können wegen eines jeden Anspruchs ohne Unterschied, ob dieser von einem Mitrheder oder von einem Dritten erhoben ist, vor dem Gerichte des Heimathshafens (Art. 435) belangt werden.

Diese Vorschrift kommt auch dann zur Anwendung, wenn die Klage nur gegen einen Mitrheder oder gegen einige Mitrheder gerichtet ist.

Art. 476.

Auf die Vereinigung zweier oder mehrerer Personen, ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung zu erbauen und zur Seefahrt zu verwenden, finden die Art. 457, 458, 467, der letztere mit der Maaßgabe Anwendung, daß er zugleich auf die Baukosten zu beziehen ist, desgleichen die Art. 472 und 474 und, sobald das Schiff vollendet und von dem Erbauer abgeliefert ist, außerdem die Art. 470, 471 und 473.

Der Correspondentrheder (Art. 459) kann auch schon vor Vollendung des Schiffs bestellt werden; er hat in diesem Fall sogleich nach seiner Bestellung in Bezug auf den künftigen Rhedereibetrieb die Rechte und Pflichten eines Correspondentrheders.

Art. 477.

Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird im Verhältniß zu Dritten als Rheder angesehen.

Der Eigenthümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, sofern er nicht beweist, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.

Dritter Titel.

Von dem Schiffer.

Art. 478.

Der Führer des Schiffs (Schiffskapitän, Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Er haftet für jeden durch sein Verschulden entstandenen Schaden, insbesondere für den Schaden, welcher aus der Verletzung der in diesem und den folgenden Titeln ihm auferlegten Pflichten entsteht.

Art. 479.

Diese Haftung des Schiffers besteht nicht nur gegenüber dem Rheder, sondern auch gegenüber dem Befrachter, Ablader und Ladungsempfänger, dem Reisenden, der Schiffsbesatzung und demjenigen Schiffsgläubiger, dessen Forderung aus einem Creditgeschäft (Art. 497) entstanden ist, insbesondere dem Bodmereigläubiger.

Der Schiffer wird dadurch, daß er auf Anweisung des Rheders gehandelt hat, den übrigen vorgenannten Personen gegenüber von der Haftung nicht befreit.

Durch eine solche Anweisung wird auch der Rheder persönlich verpflichtet, wenn er bei Ertheilung derselben von dem Sachverhältniß unterrichtet war.

Art. 480.

Der Schiffer hat vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Schiff in seetüchtigem Stande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantirt ist, und daß die zum Ausweis für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind.

Art. 481.

Der Schiffer hat zu sorgen für die Tüchtigkeit der Geräthschaften zum Laden und Löschen, sowie für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird.

Er hat dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht überladen und daß es mit dem nöthigen Ballast und der erforderlichen Garnirung versehen wird.

Art. 482.

Wenn der Schiffer im Ausland die dort geltenden gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze nicht beobachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Desgleichen hat er den Schaden zu ersetzen, welcher daraus entsteht, daß er Güter ladet, von welchen er wußte oder wissen mußte, daß sie Kriegscontrebande seien.

Art. 483.

Sobald das Schiff zum Abgehen fertig ist, hat der Schiffer die Reise bei der ersten günstigen Gelegenheit anzutreten.

Auch wenn er durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Schiff zu führen, darf er den Abgang oder die Weiterfahrt desselben nicht ungebührlich aufhalten; er muß vielmehr, wenn Zeit und Umstände gestatten, die Anordnung des Rheders einholen, diesem ungesäumt die Verhinderung anzeigen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Fall einen anderen Schiffer einsetzen. Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden zur Last fällt.

Art. 484.

Vom Beginn des Ladens an bis zur Beendigung der Löschung darf der Schiffer das Schiff gleichzeitig mit dem Steuermann nur in dringenden Fällen verlassen; er hat in solchen Fällen zuvor aus den Schiffsoffizieren oder der übrigen Mannschaft einen geeigneten Vertreter zu bestellen.

Dasselbe gilt auch vor Beginn des Ladens und nach Beendigung der Löschung, wenn das Schiff in einem nicht sicheren Hafen oder auf einer nicht sicheren Rhede liegt.

Bei drohender Gefahr oder wenn das Schiff in See sich befindet, muß der Schiffer an Bord sein, sofern nicht eine dringende Nothwendigkeit seine Abwesenheit rechtfertigt.

Art. 485.

Wenn der Schiffer in Fällen der Gefahr mit den Schiffsoffizieren einen Schiffsrath zu halten für angemessen findet, so ist er gleichwohl an die gefaßten Beschlüsse nicht gebunden; er bleibt stets für die von ihm getroffenen Maaßregeln verantwortlich.

Art. 486.

Auf jedem Schiff muß ein Journal geführt werden, in welches für jede Reise alle erheblichen Begebenheiten, seit mit dem Einnehmen der Ladung oder des Ballastes begonnen ist, einzutragen sind.

Das Journal wird unter Aufsicht des Schiffers von dem Steuermann und im Fall der Verhinderung des Letzteren von dem Schiffer selbst oder unter seiner Aufsicht von einem durch ihn zu bestimmenden geeigneten Schiffsmann geführt.

Art. 487.

Von Tag zu Tag sind in das Journal einzutragen:
- die Beschaffenheit von Wind und Wetter;
- die von dem Schiffe gehaltenen Course und zurückgelegten Distanzen;
- die ermittelte Breite und Länge;
- der Wasserstand bei den Pumpen.

Ferner sind in das Journal einzutragen:
- die durch das Loth ermittelte Wassertiefe;
- jedes Annehmen eines Lootsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abgangs;
- die Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung;
- die im Schiffsrath gefaßten Beschlüsse;
- alle Unfälle, welche dem Schiff oder der Ladung zustoßen, und die Beschreibung derselben.

Auch die auf dem Schiffe begangenen strafbaren Handlungen und die verhängten Disciplinarstrafen, sowie die vorgekommenen Geburts- und Sterbefälle sind in das Journal einzutragen.

Die Eintragungen müssen, soweit die Umstände nicht hindern, täglich geschehen.

Das Journal ist von dem Schiffer und dem Steuermann zu unterschreiben.

Art. 488.

Das Journal, wenn es ordnungsmäßig geführt und in der Form unverdächtig ist, liefert für die Begebenheiten der Reise, soweit darüber weder eine Verklarung erforderlich (Art. 490), noch die Beibringung anderer Belege gebräuchlich ist, in der Regel einen unvollständigen Beweis, welcher durch den Eid oder andere Beweismittel ergänzt werden kann. Jedoch hat der Richter nach seinem durch die Erwägung aller Umstände geleiteten Ermessen zu entscheiden, ob dem Inhalt des Journals ein größeres oder geringeres Maaß der Beweiskraft beizulegen sei.

Art. 489.

Die Landesgesetze können bestimmen, daß auf kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrer u. dgl.) die Führung eines Journals nicht erforderlich sei.

Art. 490.

Der Schiffer hat über alle Unfälle, welche sich während der Reise ereignen, sie mögen den Verlust oder die Beschädigung des Schiffs oder der Ladung, das Einlaufen in einen Nothhafen oder einen sonstigen Nachtheil zur Folge haben, mit Zuziehung aller Personen der Schiffsbesatzung oder einer genügenden Anzahl derselben eine Verklarung abzulegen.

Die Verklarung ist ohne Verzug zu bewirken, und zwar:

im Bestimmungshafen oder bei mehreren Bestimmungshäfen, in demjenigen, welchen das Schiff nach dem Unfalle zuerst erreicht;

im Nothhafen, sofern in diesem reparirt oder gelöscht wird;

am ersten geeigneten Orte, wenn die Reise endet, ohne daß der Bestimmungshafen erreicht wird.

Ist der Schiffer gestorben oder außer Stande, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, so ist hierzu der im Range nächste Schiffsoffizier berechtigt und verpflichtet.

Art. 491.

Die Verklarung muß einen Bericht über die erheblichen Begebenheiten der Reise, namentlich eine vollständige und deutliche Erzählung

der erlittenen Unfälle, unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachtheile angewendeten Mittel enthalten.

Art. 492.

Im Gebiete dieses Gesetzbuches muß die Verklarung, unter Vorlegung des Journals und eines Verzeichnisses aller Personen der Schiffsbesatzung, bei dem zuständigen Gericht angemeldet werden.

Das Gericht hat nach Eingang der Anmeldung so bald als thunlich die Verklarung aufzunehmen.

Der dazu anberaumte Termin wird in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht, insofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten.

Die Interessenten von Schiff und Ladung, sowie die etwa sonst bei dem Unfalle Betheiligten sind berechtigt, selbst oder durch Vertreter der Ablegung der Verklarung beizuwohnen.

Die Verklarung geschieht auf Grundlage des Journales. Kann das geführte Journal nicht beigebracht werden oder ist ein Journal nicht geführt (Art. 489), so ist der Grund hievon anzugeben.

Art. 493.

Der Richter ist befugt, außer den gestellten noch andere Personen der Schiffsbesatzung, deren Abhörung er angemessen findet, zu vernehmen. Er kann zum Zweck besserer Aufklärung dem Schiffer sowohl als jeder anderen Person der Schiffsbesatzung geeignete Fragen zur Beantwortung vorlegen.

Der Schiffer und die zugezogenen übrigen Personen der Schiffsbesatzung haben ihre Aussagen zu beschwören.

Die über die Verklarung aufgenommene Verhandlung ist in Urschrift aufzubewahren und jedem Betheiligten auf Verlangen beglaubigte Abschrift zu ertheilen.

Art. 494.

Die in Gemäßheit Art. 492 und 493 aufgenommene Verklarung liefert vollen Beweis der dadurch beurkundeten Begebenheiten der Reise.

Jedem Betheiligten bleibt im Proceß der Gegenbeweis vorbehalten.

Art. 495.

Rechtsgeschäfte, welche der Schiffer eingeht, während das Schiff im Heimathshafen sich befindet, sind für den Rheder nur dann verbindlich, wenn der Schiffer auf Grund einer Vollmacht gehandelt

hat, oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist.

Zur Annahme der Schiffsmannschaft ist der Schiffer auch im Heimathshafen befugt.

Art. 496.

Befindet sich das Schiff außerhalb des Heimathshafens, so ist der Schiffer Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, für den Rheder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, Bemannung, Verproviantirung und Erhaltung des Schiffs, sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen.

Diese Befugniß erstreckt sich auch auf die Eingehung von Frachtverträgen; sie erstreckt sich ferner auf die Anstellung von Klagen, welche sich auf den Wirkungskreis des Schiffers beziehen.

Art. 497.

Zur Aufnahme von Darlehen, zur Eingehung von Käufen auf Borg, sowie zum Abschluß ähnlicher Creditgeschäfte ist jedoch der Schiffer nur dann befugt, wenn es zur Erhaltung des Schiffs oder zur Ausführung der Reise nothwendig und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist. Ein Bodmereigeschäft ist er einzugehen nur dann befugt, wenn es zur Ausführung der Reise nothwendig und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist.

Die Gültigkeit des Geschäfts ist weder von der wirklichen Verwendung, noch von der Zweckmäßigkeit der unter mehreren Creditgeschäften getroffenen Wahl, noch von dem Umstande abhängig, ob dem Schiffer das erforderliche Geld zur Verfügung gestanden habe, es sei denn, daß dem Dritten der böse Glaube bewiesen würde.

Art. 498.

Auf den persönlichen Credit des Rheders Geschäfte abzuschließen, insbesondere Wechselverbindlichkeiten für denselben einzugehen, ist der Schiffer nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht (Art. 452, Ziff. 1) befugt. Verhaltungsmaaßregeln und dienstliche Anweisungen, welche der Schiffer vom Rheder erhält, genügen nicht, die persönliche Haftung des Rheders dem Dritten gegenüber zu begründen.

Art. 499.

Die Befugniß zum Verkauf des Schiffs hat der Schiffer nur im Falle dringender Nothwendigkeit, und nachdem dieselbe durch das Orts-

gericht nach Anhörung von Sachverständigen und mit Zuziehung des Landesconsuls, wo ein solcher vorhanden, festgestellt ist.

Ist keine Gerichtsbehörde und auch keine andere Behörde, welche die Untersuchung übernimmt, am Orte vorhanden, so hat der Schiffer zur Rechtfertigung seines Verfahrens das Gutachten von Sachverständigen einzuholen und, wenn dies nicht möglich ist, mit anderen Beweisen sich zu versehen.

Der Verkauf muß öffentlich geschehen.

Art. 500.

Der Rheder, welcher die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers beschränkt hat, kann dem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur dann entgegensetzen, wenn er beweist, daß dieselben dem Dritten bekannt waren.

Art. 501.

Hat der Schiffer ohne besonderen Auftrag für Rechnung des Rheders aus eigenen Mitteln Vorschüsse geleistet oder sich persönlich verpflichtet, so stehen ihm gegen den Rheder wegen des Ersatzes keine größeren Rechte als einem Dritten zu.

Art. 502.

Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Schiffer in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffs, sei es mit, sei es ohne Bezeichnung des Rheders, innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen hat, wird der Rheder dem Dritten gegenüber berechtigt und die Haftung des Rheders mit Schiff und Fracht begründet.

Der Schiffer selbst wird dem Dritten durch das Rechtsgeschäft nicht verpflichtet, es sei denn, daß er eine Gewährleistung für die Erfüllung übernommen oder seine Befugnisse überschritten hätte. Die Haftung des Schiffers nach Maaßgabe der Art. 478 und 479 wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

Art. 503.

Auch dem Rheder gegenüber sind für den Umfang der Befugnisse des Schiffers die vorstehenden Artikel maaßgebend, soweit der Rheder diese Befugnisse nicht beschränkt hat.

Außerdem ist der Schiffer verpflichtet, von dem Zustande des Schiffs, den Begebnissen der Reisen, den von ihm geschlossenen Verträgen und den anhängig gewordenen Processen den Rheder in fortlaufender Kenntniß zu erhalten und in allen erheblichen Fällen,

namentlich in den Fällen der Art. 497 und 499, oder wenn er eine Reise zu ändern oder einzustellen sich genöthigt findet, oder bei außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen die Ertheilung von Verhaltungsmaaßregeln nachzusuchen, sofern die Umstände es gestatten.

Zu außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, selbst wenn er sie mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln des Rheders bestreiten kann, darf er nur im Falle der Nothwendigkeit schreiten.

Wenn er das zur Bestreitung eines Bedürfnisses nöthige Geld nicht anders sich verschaffen kann, als entweder durch Bodmerei, oder durch den Verkauf von entbehrlichem Schiffszubehör, oder durch den Verkauf von entbehrlichen Schiffsvorräthen, so hat er diejenige Maaßregel zu ergreifen, welche für den Rheder mit dem geringsten Nachtheil verbunden ist.

Er muß dem Rheder nach der Rückkehr in den Heimathshafen und außerdem, so oft es verlangt wird, Rechnung legen.

Art. 504.

Im Interesse der Ladungsbetheiligten hat der Schiffer während der Reise zugleich für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen.

Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Maaßregeln erforderlich, so liegt ihm ob, das Interesse der Ladungsbetheiligten als Vertreter derselben wahrzunehmen, wenn thunlich, deren Anweisungen einzuholen und, insoweit es den Verhältnissen entspricht, zu befolgen, sonst aber nach eigenem Ermessen zu verfahren und überhaupt thunlichst dafür zu sorgen, daß die Ladungsbetheiligten von solchen Vorfällen und den dadurch veranlaßten Maaßregeln schleunigst in Kenntniß gesetzt werden.

Er ist in solchen Fällen namentlich auch berechtigt, die Ladung ganz oder zum Theil zu löschen, äußersten Falls, wenn ein erheblicher Verlust wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu verkaufen oder behufs Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung und Weiterbeförderung zu verbodmen, sowie im Falle der Anhaltung oder Aufbringung zu reclamiren oder, wenn sie auf andere Weise seiner Verfügung entzogen ist, ihre Wiedererlangung außergerichtlich und gerichtlich zu betreiben.

Art. 505.

Wird die Fortsetzung der Reise in der ursprünglichen Richtung durch einen Zufall verhindert, so ist der Schiffer befugt, die Reise

entweder in einer anderen Richtung fortzusetzen, oder dieselbe auf kürzere oder längere Zeit einzustellen, oder nach dem Abgangshafen zurückzukehren, je nachdem es den Verhältnissen und den möglichst zu berücksichtigenden Anweisungen entspricht.

Im Falle der Auflösung des Frachtvertrags hat er nach den Vorschriften des Art. 634 zu verfahren.

Art. 506.

Auf den persönlichen Credit der Ladungsbetheiligten Geschäfte abzuschließen, ist der Schiffer auch in den Fällen des Art. 504 nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht befugt.

Art. 507.

Außer den Fällen des Art. 504 ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungstheile durch Verkauf oder Verwendung nur dann befugt, wenn und insoweit es zum Zweck der Fortsetzung der Reise nothwendig ist.

Art. 508.

Gründet sich das Bedürfniß in einer großen Haverei und kann der Schiffer demselben durch verschiedene Maaßregeln abhelfen, so hat er diejenige Maaßregel zu ergreifen, welche für die Betheiligten mit dem geringsten Nachtheil verbunden ist.

Art. 509.

Liegt der Fall einer großen Haverei nicht vor, so ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungstheile durch Verkauf oder Verwendung nur dann befugt, wenn er dem Bedürfniß auf anderem Wege nicht abhelfen kann, oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnißmäßigen Schaden für den Rheder zur Folge haben würde.

Auch in diesen Fällen kann er die Ladung nur zusammen mit dem Schiff und der Fracht verbodmen (Art. 681, Abs. 2).

Er hat die Verbodmung vor dem Verkauf zu wählen, es sei denn, daß die Verbodmung einen unverhältnißmäßigen Schaden für den Rheder zur Folge haben würde.

Art. 510.

Die Verbodmung der Ladung oder die Verfügung über Ladungstheile durch Verkauf oder Verwendung wird in den Fällen des vor-

stehenden Artikels als ein für Rechnung des Rheders abgeschlossenes Creditgeschäft (Art. 497 und 757, Ziff. 7) angesehen.

Art. 511.

In Bezug auf die Gültigkeit der in den Fällen der Art. 504 und 507 bis 509 von dem Schiffer abgeschlossenen Rechtsgeschäfte kommen die Vorschriften des Art. 497 zur Anwendung.

Art. 512.

Zu den Geschäften und Rechtshandlungen, welche der Schiffer nach den Art. 495, 496, 497, 499, 504, 507 bis 509 vorzunehmen befugt ist, bedarf er der in den Landesgesetzen etwa vorgeschriebenen Specialvollmacht nicht.

Art. 513.

Was der Schiffer vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger außer der Fracht als Kaplaken, Primage oder sonst als Belohnung oder Entschädigung, gleichviel unter welchem Namen, erhält, muß er dem Rheder als Einnahme in Rechnung bringen.

Art. 514.

Der Schiffer darf ohne Einwilligung des Rheders für eigene Rechnung keine Güter verladen. Handelt er dieser Bestimmung zuwider, so muß er dem Rheder die höchste am Abladungsorte zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht erstatten, unbeschadet des Rechts des Rheders, einen erweislich höheren Schaden geltend zu machen.

Art. 515.

Der Schiffer kann, selbst wenn das Gegentheil vereinbart ist, jederzeit von dem Rheder entlassen werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche.

Art. 516.

Erfolgt die Entlassung, weil der Schiffer untüchtig befunden ist, oder weil er seiner Pflicht nicht genügt, so erhält er nur dasjenige, was er von der Heuer einschließlich aller sonst bedungenen Vortheile bis dahin verdient hat.

Art. 517.

Wenn ein Schiffer, welcher für eine bestimmte Reise angestellt ist, entlassen wird, weil die Reise wegen Krieg, Embargo oder Blokade oder wegen eines Einfuhr- oder Ausfuhrverbots, oder wegen

eines anderen Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann, so erhält er gleichfalls nur dasjenige, was er von der Heuer einschließlich aller sonst bedungenen Vortheile bis dahin verdient hat. Dasselbe gilt, wenn ein auf unbestimmte Zeit angestellter Schiffer entlassen wird, nachdem er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat.

Erfolgt in diesen Fällen die Entlassung während der Reise, so hat der Schiffer außerdem nach seiner Wahl entweder auf freie Zurückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, oder auf eine entsprechende Vergütung Anspruch.

Wenn nach den Bestimmungen dieses Gesetzbuchs ein Anspruch auf freie Zurückbeförderung begründet ist, so umfaßt derselbe auch den Unterhalt während der Reise.

Art. 518.

Wird ein Schiffer, welcher auf unbestimmte Zeit angestellt ist, aus anderen als in den Art. 516 und 517 angeführten Gründen entlassen, nachdem er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat, so erhält er außer demjenigen, was ihm nach den Bestimmungen des vorigen Artikels gebührt, als Entschädigung noch die Heuer für zwei oder vier Monate, je nachdem die Entlassung in einem europäischen oder in einem nichteuropäischen Hafen erfolgt ist. Jedoch erhält er in keinem Falle mehr, als er erhalten haben würde, wenn er die Reise zu Ende geführt hätte.

Art. 519.

War die Heuer nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen, so wird in den Fällen der Art. 516 bis 518 die verdiente Heuer mit Rücksicht auf den vollen Heuerbetrag nach Verhältniß der geleisteten Dienste, sowie des etwa zurückgelegten Theils der Reise bestimmt. Zur Ermittelung der im Art. 518 erwähnten Heuer für zwei oder vier Monate wird die durchschnittliche Dauer der Reise einschließlich der Ladungs- und Löschungszeit unter Berücksichtigung der Beschaffenheit des Schiffs in Ansatz gebracht, und danach die Heuer für die zwei oder vier Monate berechnet.

Art. 520.

Endet die Rückreise des Schiffs nicht in dem Heimathshafen und war der Schiffer für die Aus- und Rückreise oder auf unbestimmte Zeit angestellt, so hat der Schiffer Anspruch auf freie Zurückbeförde-

rung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, und auf Fortbezug der Heuer während der Reise oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung.

Art. 521.

Der Schiffer, welcher auf unbestimmte Zeit angestellt ist, muß, sobald er eine Reise angetreten hat, in dem Dienst verbleiben, bis das Schiff in den Heimathshafen oder in einen inländischen Hafen zurückgekehrt und die Entlöschung erfolgt ist.

Er kann jedoch seine Entlassung fordern, wenn seit der ersten Abreise zwei oder drei Jahre verflossen sind, je nachdem das Schiff zur Zeit der Aufkündigung in einem europäischen oder in einem nichteuropäischen Hafen sich befindet. Er hat in einem solchen Falle dem Rheder die zu seiner Ersetzung erforderliche Zeit zu gewähren und den Dienst inzwischen fortzusetzen, jedenfalls die laufende Reise zu beendigen.

Hat der Rheder sofort nach der Kündigung die Rückreise angeordnet, so muß der Schiffer das Schiff zurückführen.

Art. 522.

Die Schiffspart, mit welcher der Schiffer auf Grund einer mit den übrigen Rhedern getroffenen Vereinbarung als Mitrheder an dem Schiff betheiligt ist, muß im Fall seiner unfreiwilligen Entlassung auf sein Verlangen von den Mitrhedern gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schätzungswerths übernommen werden. Dieses Recht des Schiffers erlischt, wenn er die Erklärung, davon Gebrauch zu machen, ohne Grund verzögert.

Art. 523.

Falls der Schiffer nach Antritt der Reise erkrankt oder verwundet wird, so trägt der Rheder die Kosten der Verpflegung und Heilung:

1) wenn der Schiffer mit dem Schiffe zurückkehrt und die Rückreise in dem Heimathshafen oder in dem Hafen endet, wo er geheuert worden ist, bis zur Beendigung der Rückreise;
2) wenn er mit dem Schiffe zurückkehrt und die Reise nicht in einem der genannten Häfen endet, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit Beendigung der Rückreise;
3) wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden mußte, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit der Weiterreise des Schiffs.

Auch gebührt ihm in den beiden letzteren Fällen freie Zurückbeförderung (Art. 517) oder nach seiner Wahl eine entsprechende Vergütung.

Die Heuer einschließlich aller sonst bedungenen Vortheile bezieht der nach Antritt der Reise erkrankte oder verwundete Schiffer, wenn er mit dem Schiffe zurückkehrt, bis zur Beendigung der Rückreise, wenn er am Lande zurückgelassen werden mußte, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verläßt.

Ist der Schiffer bei Vertheidigung des Schiffs beschädigt, so hat er überdies auf eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung Anspruch.

Art. 524.

Stirbt der Schiffer nach Antritt des Dienstes, so hat der Rheder die bis zum Todestage verdiente Heuer einschließlich aller sonst bedungenen Vortheile zu entrichten; ist der Tod nach Antritt der Reise erfolgt, so hat der Rheder auch die Beerdigungskosten zu tragen.

Wird der Schiffer bei Vertheidigung des Schiffs getödtet, so hat der Rheder überdies eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung zu zahlen.

Art. 525.

Auf die in den Art. 523 und 524 bezeichneten Forderungen findet die Vorschrift des Art. 453 gleichfalls Anwendung.

Art. 526.

Auch nach dem Verlust des Schiffs ist der Schiffer verpflichtet, noch für die Verklarung zu sorgen und überhaupt das Interesse des Rheders so lange wahrzunehmen, als es erforderlich ist. Er hat aber auch für diese Zeit Anspruch auf Fortbezug der Heuer und auf Erstattung der Kosten des Unterhalts. Für diese Heuer und Unterhaltskosten haftet der Rheder persönlich. Außerdem behält der Schiffer, jedoch nur nach Maaßgabe des Art. 453, Anspruch auf freie Zurückbeförderung (Art. 517) oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung.

Art. 527.

Die Bestimmungen der Landesgesetze über die von dem Schiffer nachzuweisende Qualifikation werden durch dieses Gesetzbuch nicht berührt.

Vierter Titel.

Von der Schiffsmannschaft.

Dieser Titel ist durch den §. 110 der Seemannsordnung vom 27. December 1872 — Nr. 19 dieser Sammlung — außer Kraft gesetzt.

Fünfter Titel.

Von dem Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern.

Art. 557.

Der Frachtvertrag zur Beförderung von Gütern bezieht sich entweder

1) auf das Schiff im Ganzen oder einen verhältnißmäßigen Theil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffs, oder
2) auf einzelne Güter (Stückgüter).

Art. 558.

Wird das Schiff im Ganzen oder zu einem verhältnißmäßigen Theil, oder wird ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffs verfrachtet, so kann jede Partei verlangen, daß über den Vertrag eine schriftliche Urkunde (Chartepartie) errichtet werde.

Art. 559.

In der Verfrachtung eines ganzen Schiffs ist die Kajüte nicht einbegriffen; es dürfen jedoch in dieselbe ohne Einwilligung des Befrachters keine Güter verladen werden.

Art. 560.

Bei jeder Art von Frachtvertrag (Art. 557) hat der Verfrachter das Schiff in seetüchtigem Stande zu liefern.

Er haftet dem Befrachter für jeden Schaden, welcher aus dem mangelhaften Zustand des Schiffs entsteht, es sei denn, daß die Mängel aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken waren.

Art. 561.

Der Schiffer hat zur Einnahme der Ladung das Schiff an den vom Befrachter oder, wenn das Schiff an Mehrere verfrachtet ist, von sämmtlichen Befrachtern ihm angewiesenen Platz hinzulegen.

Wenn die Anweisung nicht rechtzeitig erfolgt, oder wenn von sämmtlichen Befrachtern nicht derselbe Platz angewiesen wird, oder wenn die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffs oder die örtlichen

Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht gestatten, so muß der Schiffer an dem ortsüblichen Ladungsplatz anlegen.

Art. 562.

Sofern nicht durch Vertrag oder durch die örtlichen Verordnungen des Abladungshafens und in deren Ermangelung durch einen daselbst bestehenden Ortsgebrauch ein Anderes bestimmt ist, müssen die Güter von dem Befrachter kostenfrei bis an das Schiff geliefert, dagegen die Kosten der Einladung derselben in das Schiff von dem Verfrachter getragen werden.

Art. 563.

Der Verfrachter muß statt der vertragsmäßigen Güter andere, von dem Befrachter zur Verschiffung nach demselben Bestimmungshafen ihm angebotene Güter annehmen, wenn dadurch seine Lage nicht erschwert wird.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn die Güter im Vertrage nicht bloß nach Art oder Gattung, sondern speciell bezeichnet sind.

Art. 564.

Der Befrachter oder Ablader, welcher die verladenen Güter unrichtig bezeichnet oder Kriegscontrebande oder Güter verladet, deren Ausfuhr oder deren Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten ist, oder welcher bei der Abladung die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze übertritt, wird, insofern ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt, nicht bloß dem Verfrachter, sondern auch allen übrigen im ersten Absatz des Art. 479 bezeichneten Personen für den durch sein Verfahren veranlaßten Aufenthalt und jeden anderen Schaden verantwortlich.

Dadurch, daß er mit Genehmigung des Schiffers gehandelt hat, wird seine Verantwortlichkeit den übrigen Personen gegenüber nicht ausgeschlossen.

Er kann aus der Confiscation der Güter keinen Grund herleiten, die Zahlung der Fracht zu verweigern.

Gefährden die Güter das Schiff oder die übrige Ladung, so ist der Schiffer befugt, dieselben ans Land zu setzen oder in dringenden Fällen über Bord zu werfen.

Art. 565.

Auch derjenige, welcher ohne Wissen des Schiffers Güter an Bord bringt, ist nach Maaßgabe des vorigen Artikels zum Ersatz des

daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Der Schiffer ist befugt, solche Güter wieder ans Land zu setzen oder, wenn sie das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, nöthigenfalls über Bord zu werfen. Hat der Schiffer die Güter an Bord behalten, so muß dafür die höchste am Abladungsort zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht bezahlt werden.

Art. 566.

Der Verfrachter ist nicht befugt, ohne Erlaubniß des Befrachters die Güter in ein anderes Schiff zu verladen. Handelt er dieser Bestimmung zuwider, so ist er für jeden Schaden verantwortlich, in Ansehung dessen er nicht beweist, daß derselbe auch dann entstanden und dem Befrachter zur Last gefallen sein würde, wenn die Güter nicht in ein anderes Schiff verladen worden wären.

Auf Umladungen in ein anderes Schiff, welche in Fällen der Noth nach Antritt der Reise erfolgen, findet dieser Artikel keine Anwendung.

Art. 567.

Ohne Genehmigung des Abladers dürfen dessen Güter weder auf das Verdeck verladen noch an die Seiten des Schiffs gehängt werden.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, zu bestimmen, daß in Ansehung der Küstenschifffahrt die vorstehende Vorschrift, soweit sie auf die Beladung des Verdecks sich bezieht, keine Anwendung finde.

Art. 568.

Bei der Verfrachtung eines Schiffs im Ganzen hat der Schiffer, sobald er zur Einnahme der Ladung fertig und bereit ist, dies dem Befrachter anzuzeigen.

Mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt die Ladezeit.

Ueber die Ladezeit hinaus hat der Verfrachter auf die Abladung noch länger zu warten, wenn es vereinbart ist (Ueberliegezeit).

Für die Ladezeit kann, sofern nicht das Gegentheil bedungen ist, keine besondere Vergütung verlangt werden. Dagegen muß der Befrachter dem Verfrachter für die Ueberliegezeit eine Vergütung (Liegegeld) gewähren.

Art. 569.

Ist die Dauer der Ladezeit durch Vertrag nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Abladungshafens und in deren Ermangelung durch den daselbst bestehenden Ortsgebrauch be-

stimmt. Besteht auch ein solcher Ortsgebrauch nicht, so gilt als Ladezeit eine den Umständen des Falls angemessene Frist.

Ist eine Ueberliegezeit, nicht aber deren Dauer durch Vertrag bestimmt, so beträgt die Ueberliegezeit vierzehn Tage.

Enthält der Vertrag nur die Festsetzung eines Liegegeldes, so ist anzunehmen, daß eine Ueberliegezeit ohne Bestimmung der Dauer vereinbart sei.

Art. 570.

Ist die Dauer der Ladezeit oder der Tag, mit welchem dieselbe enden soll, durch Vertrag bestimmt, so beginnt die Ueberliegezeit ohne Weiteres mit dem Ablauf der Ladezeit.

In Ermangelung einer solchen vertragsmäßigen Bestimmung beginnt die Ueberliegezeit erst, nachdem der Verfrachter dem Befrachter erklärt hat, daß die Ladezeit abgelaufen sei. Der Verfrachter kann schon innerhalb der Ladezeit dem Befrachter erklären, an welchem Tage er die Ladezeit für abgelaufen halte. In diesem Falle ist zum Ablauf der Ladezeit und zum Beginn der Ueberliegezeit eine neue Erklärung des Verfrachters nicht erforderlich.

Art. 571.

Nach Ablauf der Ladezeit oder, wenn eine Ueberliegezeit vereinbart ist, nach Ablauf der Ueberliegezeit ist der Verfrachter nicht verpflichtet, auf die Abladung noch länger zu warten. Er muß jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten, spätestens drei Tage vor Ablauf der Ladezeit oder der Ueberliegezeit dem Befrachter erklären.

Ist dies nicht geschehen, so läuft die Ladezeit oder Ueberliegezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tage der Abgabe derselben drei Tage verstrichen sind.

Die in diesem Artikel erwähnten drei Tage werden in allen Fällen als ununterbrochen fortlaufende Tage nach dem Kalender gezählt.

Art. 572.

Die in den Art. 570 und 571 erwähnten Erklärungen des Verfrachters sind an keine besondere Form gebunden. Weigert sich der Befrachter, den Empfang einer solchen Erklärung in genügender Weise zu bescheinigen, so ist der Verfrachter befugt, eine öffentliche Urkunde darüber auf Kosten des Befrachters errichten zu lassen.

Art. 573.

Das Liegegeld wird, wenn es nicht durch Vertrag bestimmt ist, von dem Richter nach billigem Ermessen, nöthigenfalls nach Anhörung von Sachverständigen festgesetzt.

Der Richter hat hierbei auf die näheren Umstände des Falls, insbesondere auf die Heuerbeträge und Unterhaltskosten der Schiffsbesatzung, sowie auf den dem Verfrachter entgehenden Frachtverdienst Rücksicht zu nehmen.

Art. 574.

Bei Berechnung der Lade- und Ueberliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonn- und Feiertage, sowie diejenigen Tage, an welchen der Befrachter durch Zufall die Ladung zu liefern verhindert ist.

Nicht in Ansatz kommen jedoch die Tage, an welchen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall entweder

1) die Lieferung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Ladung an das Schiff, oder
2) die Uebernahme der Ladung

verhindert ist.

Art. 575.

Für die Tage, während welcher der Verfrachter wegen Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung hat länger warten müssen, gebührt ihm Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Ladezeit eingetreten ist. Dagegen ist für die Tage, während welcher er wegen Verhinderung der Uebernahme der Ladung hat länger warten müssen, Liegegeld nicht zu entrichten, selbst wenn die Verhinderung während der Ueberliegezeit eingetreten ist.

Art. 576.

Sind für die Dauer der Ladezeit nach Art. 569 die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch maaßgebend, so kommen bei Berechnung der Ladezeit die beiden vorstehenden Artikel nur insoweit zur Anwendung, als die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch nichts Abweichendes bestimmen.

Art. 577.

Hat der Verfrachter sich ausbedungen, daß die Abladung bis zu einem bestimmten Tage beendigt sein müsse, so wird er durch die Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung (Art. 574, Ziff. 1) zum längeren Warten nicht verpflichtet.

Art. 578.

Soll der Verfrachter die Ladung von einem Dritten erhalten und ist dieser Dritte ungeachtet der von dem Verfrachter in ortsüblicher Weise kundgemachten Bereitschaft zum Laden nicht zu ermitteln, oder verweigert er die Lieferung der Ladung, so hat der Verfrachter den Befrachter schleunigst hiervon zu benachrichtigen und nur bis zum Ablauf der Ladezeit, nicht auch während der etwa vereinbarten Ueberliegezeit auf die Abladung zu warten, es sei denn, daß er von dem Befrachter oder einem Bevollmächtigten desselben noch innerhalb der Ladezeit eine entgegengesetzte Anweisung erhält.

Ist für die Ladezeit und die Löschzeit zusammen eine ungetheilte Frist bestimmt, so wird für den oben erwähnten Fall die Hälfte dieser Frist als Ladezeit angesehen.

Art. 579.

Der Verfrachter muß auf Verlangen des Befrachters die Reise auch ohne die volle bedungene Ladung antreten. Es gebührt ihm aber alsdann nicht allein die volle Fracht und das etwaige Liegegeld, sondern er ist auch berechtigt, insoweit ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit zu fordern. Außerdem sind ihm die Mehrkosten, welche in Folge der Unvollständigkeit der Ladung ihm etwa erwachsen, durch den Befrachter zu erstatten.

Art. 580.

Hat der Befrachter bis zum Ablauf der Zeit, während welcher der Verfrachter auf die Abladung zu warten verpflichtet ist (Wartezeit), die Abladung nicht vollständig bewirkt, so ist der Verfrachter befugt, sofern der Befrachter nicht von dem Vertrage zurücktritt, die Reise anzutreten und die im vorstehenden Artikel bezeichneten Forderungen geltend zu machen.

Art. 581.

Der Befrachter kann vor Antritt der Reise, sei diese eine einfache oder zusammengesetzte, von dem Vertrage unter der Verpflichtung zurücktreten, die Hälfte der bedungenen Fracht als Fautfracht zu zahlen.

Bei Anwendung dieser Bestimmung wird die Reise schon dann als angetreten erachtet,

1) wenn der Befrachter den Schiffer bereits abgefertigt hat;
2) wenn er die Ladung bereits ganz oder zum Theil geliefert hat und die Wartezeit verstrichen ist.

Art. 582.

Macht der Befrachter von dem im vorstehenden Artikel bezeichneten Rechte Gebrauch, nachdem Ladung geliefert ist, so muß er auch die Kosten der Einladung und Wiederausladung tragen und für die Zeit der mit möglichster Beschleunigung zu bewirkenden Wiederausladung, soweit sie nicht in die Ladezeit fällt, Liegegeld (Art. 573) zahlen.

Der Verfrachter ist verpflichtet, den Aufenthalt, welchen die Wiederausladung verursacht, selbst dann sich gefallen zu lassen, wenn dadurch die Wartezeit überschritten wird, wogegen ihm für die Zeit nach Ablauf der Wartezeit Liegegeld und der Ersatz des durch Ueberschreitung der Wartezeit entstandenen Schadens gebührt, soweit der letztere den Betrag dieses Liegegeldes erweislich übersteigt.

Art. 583.

Nachdem die Reise im Sinne des Art. 581 angetreten ist, kann der Befrachter nur gegen Berichtigung der vollen Fracht, sowie aller sonstigen Forderungen des Verfrachters (Art. 615) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der im Art. 616 bezeichneten Forderungen von dem Vertrage zurücktreten und die Wiederausladung der Güter fordern.

Im Fall der Wiederausladung hat der Befrachter nicht nur die hierdurch entstandenen Mehrkosten, sondern auch den Schaden zu ersetzen, welcher aus dem durch die Wiederausladung verursachten Aufenthalt dem Verfrachter entsteht.

Zum Zweck der Wiederausladung der Güter die Reise zu ändern oder einen Hafen anzulaufen, ist der Verfrachter nicht verpflichtet.

Art. 584.

Der Befrachter ist statt der vollen Fracht nur zwei Drittel derselben als Fautfracht zu zahlen verpflichtet, wenn das Schiff zugleich auf Rückladung verfrachtet ist oder in Ausführung des Vertrags zur Einnahme der Ladung eine Fahrt aus einem anderen Hafen zu machen hat, und wenn in diesen beiden Fällen der Rücktritt früher erklärt wird, als die Rückreise oder die Reise aus dem Abladungshafen im Sinne des Art. 581 angetreten ist.

Art. 585.

Bei anderen zusammengesetzten Reisen erhält der Verfrachter, wenn der Befrachter den Rücktritt erklärt, bevor in Bezug auf den

letzten Reiseabschnitt die Reise im Sinne des Art. 581 angetreten ist, als Fautfracht zwar die volle Fracht, es kommt von dieser jedoch eine angemessene Quote in Abzug, sofern die Umstände die Annahme begründen, daß der Verfrachter in Folge der Aufhebung des Vertrags Kosten erspart und Gelegenheit zu anderweitigem Frachtverdienst gehabt habe.

Können sich die Parteien über die Zulässigkeit des Abzugs oder die Höhe desselben nicht einigen, so entscheidet darüber der Richter nach billigem Ermessen.

Der Abzug darf in keinem Falle die Hälfte der Fracht übersteigen.

Art. 586.

Hat der Befrachter bis zum Ablauf der Wartezeit keine Ladung geliefert, so ist der Verfrachter an seine Verpflichtungen aus dem Vertrage nicht länger gebunden, und befugt, gegen den Befrachter dieselben Ansprüche geltend zu machen, welche ihm zugestanden haben würden, wenn der Befrachter von dem Vertrage zurückgetreten wäre (Art. 581, 584, 585).

Art. 587.

Auf die Fautfracht wird die Fracht, welche der Verfrachter für andere Ladungsgüter erhält, nicht angerechnet.

Durch diese Bestimmung wird jedoch die Vorschrift im ersten Absatz des Art. 585 nicht berührt.

Der Anspruch des Verfrachters auf Fautfracht ist nicht davon abhängig, daß er die im Vertrage bezeichnete Reise ausführt.

Durch die Fautfracht werden die Ansprüche des Verfrachters auf Liegegeld und die übrigen ihm etwa zustehenden Forderungen (Art. 615) nicht ausgeschlossen.

Art. 588.

Ist ein verhältnißmäßiger Theil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffs verfrachtet, so gelten die Art. 568 bis 587 mit folgenden Abweichungen:

1) Der Verfrachter erhält in den Fällen, in welchen er nach diesen Artikeln mit einem Theil der Fracht sich begnügen müßte, als Fautfracht die volle Fracht, es sei denn, daß sämmtliche Befrachter zurücktreten oder keine Ladung liefern.

   Von der vollen Fracht kommt jedoch die Fracht für diejenigen Güter in Abzug, welche der Verfrachter an Stelle der nicht gelieferten angenommen hat.

2) In den Fällen der Art. 582 und 583 kann der Befrachter die Wiederausladung nicht verlangen, wenn dieselbe eine Verzögerung der Reise zur Folge haben oder eine Umladung nöthig machen würde, es sei denn, daß alle übrigen Befrachter ihre Genehmigung ertheilten. Außerdem ist der Befrachter verpflichtet, sowohl die Kosten als auch den Schaden zu ersetzen, welche durch die Wiederausladung entstehen.

Machen sämmtliche Befrachter von dem Rechte des Rücktritts Gebrauch, so hat es bei den Vorschriften der Art. 582 und 583 sein Bewenden.

Art. 589.

Hat der Frachtvertrag Stückgüter zum Gegenstand, so muß der Befrachter auf die Aufforderung des Schiffers ohne Verzug die Abladung bewirken.

Ist der Befrachter säumig, so ist der Verfrachter nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten; der Befrachter muß, wenn ohne dieselben die Reise angetreten wird, gleichwohl die volle Fracht entrichten. Es kommt von der letzteren jedoch die Fracht für diejenigen Güter in Abzug, welche der Verfrachter an Stelle der nicht gelieferten angenommen hat.

Der Verfrachter, welcher den Anspruch auf die Fracht gegen den säumigen Befrachter geltend machen will, ist bei Verlust des Anspruchs verpflichtet, dies dem Befrachter vor der Abreise kundzugeben. Auf diese Erklärung finden die Vorschriften des Art. 572 Anwendung.

Art. 590.

Nach der Abladung kann der Befrachter auch gegen Berichtigung der vollen Fracht, sowie aller sonstigen Forderungen des Verfrachters (Art. 615) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der im Art. 616 bezeichneten Forderungen nur nach Maaßgabe des ersten Absatzes der Vorschrift unter Ziffer 2 des Art. 588 von dem Vertrage zurücktreten und die Wiederausladung der Güter fordern.

Außerdem findet auch für diese Fälle die Vorschrift im letzten Absatz des Art. 583 Anwendung.

Art. 591.

Ist ein Schiff auf Stückgüter angelegt und die Zeit der Abreise nicht festgesetzt, so hat auf Antrag des Befrachters der Richter nach

den Umständen des Falls den Zeitpunkt zu bestimmen, über welchen hinaus der Antritt der Reise nicht verschoben werden kann.

Art. 592.

Bei jeder Art von Frachtvertrag hat der Befrachter innerhalb der Zeit, binnen welcher die Güter zu liefern sind, dem Schiffer zugleich alle zur Verschiffung derselben erforderlichen Papiere zuzustellen.

Art. 593.

Der Schiffer hat zur Löschung der Ladung das Schiff an den Platz hinzulegen, welcher ihm von demjenigen, an den die Ladung abzuliefern ist (Empfänger), oder, wenn die Ladung an mehrere Empfänger abzuliefern ist, von sämmtlichen Empfängern angewiesen wird.

Wenn die Anweisung nicht rechtzeitig erfolgt, oder wenn von sämmtlichen Empfängern nicht derselbe Platz angewiesen wird, oder wenn die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffs, oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht gestatten, so muß der Schiffer an dem ortsüblichen Löschungsplatz anlegen.

Art. 594.

Sofern nicht durch Vertrag oder durch die örtlichen Verordnungen des Löschungshafens und in deren Ermangelung durch einen daselbst bestehenden Ortsgebrauch ein Anderes bestimmt ist, werden die Kosten der Ausladung aus dem Schiff von dem Verfrachter, alle übrigen Kosten der Löschung von dem Ladungsempfänger getragen.

Art. 595.

Bei der Verfrachtung eines Schiffs im Ganzen hat der Schiffer, sobald er zum Löschen fertig und bereit ist, dies dem Empfänger anzuzeigen.

Die Anzeige muß durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise geschehen, wenn der Empfänger dem Schiffer unbekannt ist.

Mit dem auf die Anzeige folgenden Tage beginnt die Löschzeit.

Ueber die Löschzeit hinaus hat der Verfrachter nur dann auf die Abnahme der Ladung noch länger zu warten, wenn es vereinbart ist (Ueberliegezeit).

Für die Löschzeit kann, sofern nicht das Gegentheil bedungen ist, keine besondere Vergütung verlangt werden. Dagegen muß dem Verfrachter für die Ueberliegezeit eine Vergütung (Liegegeld) gewährt werden.

Das Liegegeld wird von dem Richter nach Anleitung des Art. 573 festgesetzt, wenn es nicht durch Vertrag bestimmt ist.

Art. 596.

Ist die Dauer der Löschzeit durch Vertrag nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Löschungshafens und in deren Ermangelung durch den daselbst bestehenden Ortsgebrauch bestimmt. Besteht auch ein solcher Ortsgebrauch nicht, so gilt als Löschzeit eine den Umständen des Falls angemessene Frist.

Ist eine Ueberliegezeit, nicht aber deren Dauer durch Vertrag bestimmt, so beträgt die Ueberliegezeit vierzehn Tage.

Enthält der Vertrag nur die Festsetzung eines Liegegeldes, so ist anzunehmen, daß eine Ueberliegezeit ohne Bestimmung der Dauer vereinbart sei.

Art. 597.

Ist die Dauer der Löschzeit oder der Tag, mit welchem dieselbe enden soll, durch Vertrag bestimmt, so beginnt die Ueberliegezeit ohne Weiteres mit dem Ablauf der Löschzeit.

In Ermangelung einer solchen vertragsmäßigen Bestimmung beginnt die Ueberliegezeit erst, nachdem der Verfrachter dem Empfänger erklärt hat, daß die Löschzeit abgelaufen sei. Der Verfrachter kann schon innerhalb der Löschzeit dem Empfänger erklären, an welchem Tage er die Löschzeit für abgelaufen halte. In diesem Falle ist zum Ablauf der Löschzeit und zum Beginn der Ueberliegezeit eine neue Erklärung des Verfrachters nicht erforderlich.

Auf die in diesem Artikel erwähnten Erklärungen des Verfrachters finden die Vorschriften des Art. 572 Anwendung.

Art. 598.

Bei Berechnung der Lösch- und Ueberliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonn- und Feiertage, sowie diejenigen Tage, an welchen der Empfänger durch Zufall die Ladung abzunehmen verhindert ist.

Nicht in Ansatz kommen jedoch die Tage, an welchen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall entweder

1) der Transport nicht nur der im Schiffe befindlichen, sondern jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land, oder
2) die Ausladung aus dem Schiff

verhindert ist.

Art. 599.

Für die Tage, während welcher der Verfrachter wegen der Verhinderung des Transports jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land hat länger warten müssen, gebührt ihm Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Löschzeit eingetreten ist. Dagegen ist für die Tage, während welcher er wegen Verhinderung der Ausladung aus dem Schiff hat länger warten müssen, Liegegeld nicht zu entrichten, selbst wenn die Verhinderung während der Ueberliegezeit eingetreten ist.

Art. 600.

Sind für die Dauer der Löschzeit nach Art. 596 die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch maaßgebend, so kommen bei Berechnung der Löschzeit die beiden vorstehenden Artikel nur insoweit zur Anwendung, als die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch nichts Abweichendes bestimmen.

Art. 601.

Hat der Verfrachter sich ausbedungen, daß die Löschung bis zu einem bestimmten Tage beendigt sein müsse, so wird er durch die Verhinderung des Transports jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land (Art. 598, Ziff. 1) zum längeren Warten nicht verpflichtet.

Art. 602.

Wenn der Empfänger zur Abnahme der Güter sich bereit erklärt, dieselbe aber über die von ihm einzuhaltenden Fristen verzögert, so ist der Schiffer befugt, die Güter, unter Benachrichtigung des Empfängers, gerichtlich oder in anderer sicherer Weise niederzulegen.

Der Schiffer ist verpflichtet, in dieser Weise zu verfahren und zugleich den Befrachter davon in Kenntniß zu setzen, wenn der Empfänger die Annahme der Güter verweigert oder über dieselbe auf die im Art. 595 vorgeschriebene Anzeige sich nicht erklärt, oder wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist.

Art. 603.

Insoweit durch die Säumniß des Empfängers oder durch das Niederlegungsverfahren die Löschzeit ohne Verschulden des Schiffers überschritten wird, hat der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld (Art. 595), unbeschadet des Rechts, für diese Zeit, soweit sie keine vertragsmäßige Ueberliegezeit ist, einen erweislich höheren Schaden geltend zu machen.

Art. 604.

Die Art. 595 bis 603 kommen auch dann zur Anwendung, wenn ein verhältnißmäßiger Theil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffs verfrachtet ist.

Art. 605.

Der Empfänger von Stückgütern hat dieselben auf die Aufforderung des Schiffers ohne Verzug abzunehmen. Ist der Empfänger dem Schiffer nicht bekannt, so muß die Aufforderung durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise geschehen.

In Ansehung des Rechts und der Verpflichtung des Schiffers, die Güter niederzulegen, gelten die Vorschriften des Art. 602. Die im Art. 602 vorgeschriebene Benachrichtigung des Befrachters kann durch öffentliche, in ortsüblicher Weise zu bewirkende Bekanntmachung erfolgen.

Für die Tage, um welche durch die Säumniß des Empfängers oder durch das Niederlegungsverfahren die Frist, binnen welcher das Schiff würde entlöscht worden sein, überschritten ist, hat der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld (Art. 595), unbeschadet des Rechts, einen erweislich höheren Schaden geltend zu machen.

Art. 606.

Wenn bei der Verfrachtung des Schiffs im Ganzen oder eines verhältnißmäßigen Theils oder eines bestimmt bezeichneten Raums des Schiffs der Befrachter Unterfrachtverträge über Stückgüter geschlossen hat, so bleiben für die Rechte und Pflichten des ursprünglichen Verfrachters die Art. 595 bis 603 maaßgebend.

Art. 607.

Der Verfrachter haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung der Güter seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl., oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Verlust und Beschädigung, welche aus einem mangelhaften Zustand des Schiffs entstehen, der aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken war (Art. 560, Abs. 2), werden dem Verluste oder der Beschädigung durch höhere Gewalt gleichgeachtet.

Art. 608.

Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Verfrachter nur in dem Falle, wenn diese Beschaffenheit oder der Werth der Güter bei der Abladung dem Schiffer angegeben ist.

Art. 609.

Bevor der Empfänger die Güter übernommen hat, kann sowohl der Empfänger als der Schiffer, um den Zustand oder die Menge der Güter festzustellen, die Besichtigung derselben durch die zuständige Behörde oder durch die zu dem Zweck amtlich bestellten Sachverständigen bewirken lassen.

Bei diesem Verfahren ist die am Orte anwesende Gegenpartei zuzuziehen, sofern die Umstände es gestatten.

Art. 610.

Ist die Besichtigung vor der Uebernahme nicht geschehen, so muß der Empfänger binnen acht und vierzig Stunden nach dem Tage der Uebernahme die nachträgliche Besichtigung der Güter nach Maaßgabe des Art. 609 erwirken, widrigenfalls alle Ansprüche wegen Beschädigung oder theilweisen Verlustes erlöschen. Es macht keinen Unterschied, ob Verlust und Beschädigung äußerlich erkennbar waren oder nicht.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf solche Verluste und Beschädigungen, welche durch eine bösliche Handlungsweise einer Person der Schiffsbesatzung entstanden sind.

Art. 611.

Die Kosten der Besichtigung hat derjenige zu tragen, welcher dieselbe beantragt hat.

Ist jedoch die Besichtigung von dem Empfänger beantragt und wird ein Verlust oder eine Beschädigung ermittelt, wofür der Verfrachter Ersatz leisten muß, so fallen die Kosten dem letzteren zur Last.

Art. 612.

Wenn auf Grund des Art. 607 für den Verlust von Gütern Ersatz geleistet werden muß, so ist nur der Werth der verlorenen Güter zu vergüten. Dieser Werth wird durch den Marktpreis bestimmt, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsorte der verlorenen Güter bei Beginn der Löschung des Schiffs

oder, wenn eine Entlöschung des Schiffs an diesem Orte nicht erfolgt, bei seiner Ankunft daselbst haben.

In Ermangelung eines Marktpreises, oder falls über denselben oder über dessen Anwendung, insbesondere mit Rücksicht auf die Qualität der Güter Zweifel bestehen, wird der Preis durch Sachverständige ermittelt.

Von dem Preise kommt in Abzug, was an Fracht, Zöllen und Unkosten in Folge des Verlustes der Güter erspart wird.

Wird der Bestimmungsort der Güter nicht erreicht, so tritt an Stelle des Bestimmungsorts der Ort, wo die Reise endet, oder, wenn die Reise durch Verlust des Schiffs endet, der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist.

Art. 613.

Die Bestimmungen des Art. 612 finden auch auf diejenigen Güter Anwendung, für welche der Rheder nach Art. 510 Ersatz leisten muß.

Uebersteigt im Falle der Verfügung über die Güter durch Verkauf der Reinerlös derselben den im Art. 612 bezeichneten Preis, so tritt an Stelle des letzteren der Reinerlös.

Art. 614.

Muß für Beschädigung der Güter auf Grund des Art. 607 Ersatz geleistet werden, so ist nur die durch die Beschädigung verursachte Werthsverminderung der Güter zu vergüten. Diese Werthsverminderung wird bestimmt durch den Unterschied zwischen dem durch Sachverständige zu ermittelnden Verkaufswerth, welchen die Güter im beschädigten Zustand haben, und dem im Art. 612 bezeichneten Preise nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind.

Art. 615.

Durch Annahme der Güter wird der Empfänger verpflichtet, nach Maaßgabe des Frachtvertrags oder des Conossements, auf deren Grund die Empfangnahme geschieht, die Fracht nebst allen Nebengebühren, sowie das etwaige Liegegeld zu bezahlen, die ausgelegten Zölle und übrigen Auslagen zu erstatten und die ihm sonst obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen.

Der Verfrachter hat die Güter gegen Zahlung der Fracht und gegen Erfüllung der übrigen Verpflichtungen des Empfängers auszuliefern.

Art. 616.

Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter früher auszuliefern, als bis die auf denselben haftenden Beiträge zur großen Haverei, Bergungs- und Hülfskosten und Bodmereigelder bezahlt oder sichergestellt sind.

Ist die Verbodmung für Rechnung des Rheders geschehen, so gilt die vorstehende Bestimmung unbeschadet der Verpflichtung des Verfrachters, für die Befreiung der Güter von der Bodmereischuld noch vor der Auslieferung zu sorgen.

Art. 617.

Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter, mögen sie verdorben oder beschädigt sein oder nicht, für die Fracht an Zahlungsstatt anzunehmen.

Sind jedoch Behältnisse, welche mit flüssigen Waaren angefüllt waren, während der Reise ganz oder zum größeren Theil ausgelaufen, so können dieselben dem Verfrachter für die Fracht und seine übrigen Forderungen (Art. 615) an Zahlungsstatt überlassen werden.

Durch die Vereinbarung, daß der Verfrachter nicht für Leckage hafte oder durch die Clausel: „frei von Leckage", wird dieses Recht nicht ausgeschlossen. Dieses Recht erlischt, sobald die Behältnisse in den Gewahrsam des Abnehmers gelangt sind.

Ist die Fracht in Bausch und Bogen bedungen und sind nur einige Behältnisse ganz oder zum größeren Theile ausgelaufen, so können dieselben für einen verhältnißmäßigen Theil der Fracht und der übrigen Forderungen des Verfrachters an Zahlungsstatt überlassen werden.

Art. 618.

Für Güter, welche durch irgend einen Unfall verloren gegangen sind, ist keine Fracht zu bezahlen und die etwa vorausbezahlte zu erstatten, sofern nicht das Gegentheil bedungen ist.

Diese Bestimmung kommt auch dann zur Anwendung, wenn das Schiff im Ganzen, oder ein verhältnißmäßiger oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffs verfrachtet ist. Sofern in einem solchen Falle das Frachtgeld in Bausch und Bogen bedungen ist, berechtigt der Verlust eines Theiles der Güter zu einem verhältnißmäßigen Abzuge von der Fracht.

Art. 619.

Ungeachtet der Nichtablieferung ist die Fracht zu zahlen für Güter, deren Verlust in Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit (Art. 607) eingetreten ist, sowie für Thiere, welche unterwegs gestorben sind.

Inwiefern die Fracht für Güter zu ersetzen ist, welche in Fällen der großen Haverei aufgeopfert worden sind, wird durch die Vorschriften über die große Haverei bestimmt.

Art. 620.

Für Güter, welche ohne Abrede über die Höhe der Fracht zur Beförderung übernommen sind, ist die am Abladungsort zur Abladungszeit übliche Fracht zu zahlen.

Für Güter, welche über das mit dem Befrachter vereinbarte Maaß hinaus zur Beförderung übernommen sind, ist die Fracht nach Verhältniß der bedungenen Fracht zu zahlen.

Art. 621.

Wenn die Fracht nach Maaß, Gewicht oder Menge der Güter bedungen ist, so ist im Zweifel anzunehmen, daß Maaß, Gewicht oder Menge der abgelieferten und nicht der eingelieferten Güter für die Höhe der Fracht entscheiden soll.

Art. 622.

Außer der Fracht können Kaplaken, Prämien und dergleichen nicht gefordert werden, sofern sie nicht ausbedungen sind.

Die gewöhnlichen und ungewöhnlichen Unkosten der Schifffahrt, als Lootsengeld, Hafengeld, Leuchtfeuergeld, Schlepplohn, Quarantainegelder, Auseisungskosten und dergleichen fallen in Ermangelung einer entgegenstehenden Abrede dem Verfrachter allein zur Last, selbst wenn derselbe zu den Maaßregeln, welche die Auslagen verursacht haben, auf Grund des Frachtvertrags nicht verpflichtet war.

Die Fälle der großen Haverei, sowie die Fälle der Aufwendung von Kosten zur Erhaltung, Bergung und Rettung der Ladung werden durch diesen Artikel nicht berührt.

Art. 623.

Wenn die Fracht nach Zeit bedungen ist, so beginnt sie in Ermangelung einer anderen Abrede mit dem Tage zu laufen, der auf denjenigen folgt, an welchem der Schiffer angezeigt hat, daß er zur Einnahme der Ladung, oder bei einer Reise in Ballast, daß er zum

Antritt der Reise fertig und bereit sei, sofern aber bei einer Reise in Ballast diese Anzeige am Tage vor dem Antritt der Reise noch nicht erfolgt ist, mit dem Tage, an welchem die Reise angetreten wird.

Ist Liegegeld oder Ueberliegezeit bedungen, so beginnt in allen Fällen die Zeitfracht erst mit dem Tage zu laufen, an welchem der Antritt der Reise erfolgt.

Die Zeitfracht endet mit dem Tage, an welchem die Löschung vollendet ist.

Wird die Reise ohne Verschulden des Verfrachters verzögert oder unterbrochen, so muß für die Zwischenzeit die Zeitfracht fortentrichtet werden, jedoch unbeschadet der Bestimmungen der Art. 639 und 640.

Art. 624.

Der Verfrachter hat wegen der im Art. 615 erwähnten Forderungen ein Pfandrecht an den Gütern.

Das Pfandrecht besteht, so lange die Güter zurückbehalten oder deponirt sind; es dauert auch nach der Ablieferung noch fort, sofern es binnen dreißig Tagen nach Beendigung derselben gerichtlich geltend gemacht wird; es erlischt jedoch, sobald vor der gerichtlichen Geltendmachung die Güter in den Gewahrsam eines Dritten gelangen, welcher sie nicht für den Empfänger besitzt.

Art. 625.

Im Falle des Streits über die Forderungen des Verfrachters ist dieser die Güter auszuliefern verpflichtet, sobald die streitige Summe bei Gericht oder bei einer anderen zur Annahme von Depositen ermächtigten Behörde oder Anstalt deponirt ist.

Nach Ablieferung der Güter ist der Verfrachter zur Erhebung der deponirten Summe gegen angemessene Sicherheitsleistung berechtigt.

Art. 626.

So lange das Pfandrecht des Verfrachters besteht, kann das Gericht auf dessen Ansuchen verordnen, daß die Güter ganz oder zu einem entsprechenden Theil behufs Befriedigung des Verfrachters öffentlich verkauft werden.

Dieses Recht gebührt dem Verfrachter auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Concursmasse des Eigenthümers.

Das Gericht hat die Betheiligten, wenn sie am Orte anwesend sind, über das Gesuch, bevor der Verkauf verfügt wird, zu hören.

Art. 627.

Hat der Verfrachter die Güter ausgeliefert, so kann er wegen der gegen den Empfänger ihm zustehenden Forderungen (Art. 615) an dem Befrachter sich nicht erholen. Nur insoweit der Befrachter mit dem Schaden des Verfrachters sich etwa bereichern würde, findet ein Rückgriff statt.

Art. 628.

Hat der Verfrachter die Güter nicht ausgeliefert und von dem im ersten Absatz des Art. 626 bezeichneten Rechte Gebrauch gemacht, jedoch durch den Verkauf der Güter seine vollständige Befriedigung nicht erhalten, so kann er an dem Befrachter sich erholen, soweit er wegen seiner Forderungen aus dem zwischen ihm und dem Befrachter abgeschlossenen Frachtvertrage nicht befriedigt ist.

Art. 629.

Werden die Güter von dem Empfänger nicht abgenommen, so ist der Befrachter verpflichtet, den Verfrachter wegen der Fracht und der übrigen Forderungen dem Frachtvertrage gemäß zu befriedigen.

Bei der Abnahme der Güter durch den Befrachter kommen die Art. 593 bis 626 in der Weise zur Anwendung, daß an Stelle des in diesen Artikeln bezeichneten Empfängers der Befrachter tritt. Insbesondere steht in einem solchen Falle dem Verfrachter wegen seiner Forderungen das Zurückbehaltungs- und Pfandrecht an den Gütern nach Maaßgabe der Art. 624, 625, 626, sowie das im Art. 616 bezeichnete Recht zu.

Art. 630.

Der Frachtvertrag tritt außer Kraft, ohne daß ein Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist, wenn vor Antritt der Reise durch einen Zufall

1) das Schiff verloren geht, insbesondere
   wenn es verunglückt,
   wenn es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig condemnirt (Art. 444) und in dem letzteren Falle ohne Verzug öffentlich verkauft wird,
   wenn es geraubt wird,
   wenn es aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird;
      oder

2) die im Frachtvertrag nicht bloß nach Art oder Gattung, sondern speciell bezeichneten Güter verloren gehen;

oder

3) die, wenn auch nicht im Frachtvertrag speciell bezeichneten Güter verloren gehen, nachdem dieselben bereits an Bord gebracht oder behufs Einladung in das Schiff an der Ladungsstelle von dem Schiffer übernommen worden sind.

Hat aber in dem unter Ziffer 3 bezeichneten Falle der Verlust der Güter noch innerhalb der Wartezeit (Art. 580) sich zugetragen, so tritt der Vertrag nicht außer Kraft, sofern der Befrachter ohne Verzug sich bereit erklärt, statt der verloren gegangenen andere Güter (Art. 563) zu liefern, und mit der Lieferung noch innerhalb der Wartezeit beginnt. Er hat die Abladung der anderen Güter binnen kürzester Frist zu vollenden, die etwaigen Mehrkosten dieser Abladung zu tragen und insoweit durch dieselbe die Wartezeit überschritten wird, den dem Verfrachter daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Art. 631.

Jeder Theil ist befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein:

1) Wenn vor Antritt der Reise

das Schiff mit Embargo belegt, oder zum landesherrlichen Dienst, oder zum Dienst einer fremden Macht in Beschlag genommen,

der Handel mit dem Bestimmungsort untersagt,

der Ablادungs- oder Bestimmungshafen blokirt,

die Ausfuhr der nach dem Frachtvertrag zu verschiffenden Güter aus dem Abladungshafen, oder die Einfuhr derselben in den Bestimmungshafen verboten,

durch eine andere Verfügung von hoher Hand das Schiff am Auslaufen, oder die Reise, oder die Versendung der nach dem Frachtvertrag zu liefernden Güter verhindert wird.

In allen vorstehenden Fällen berechtigt jedoch die Verfügung von hoher Hand nur dann zum Rücktritt, wenn das eingetretene Hinderniß nicht voraussichtlich von nur unerheblicher Dauer ist.

2) Wenn vor Antritt der Reise ein Krieg ausbricht, in Folge dessen das Schiff, oder die nach dem Frachtvertrag zu verschiffenden Güter, oder beide nicht mehr als frei betrachtet

werden können und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt würden.

Die Ausübung der im Art. 563 dem Befrachter beigelegten Befugniß ist in den Fällen der vorstehenden Bestimmungen nicht ausgeschlossen.

Art. 632.

Wenn nach Antritt der Reise das Schiff durch einen Zufall verloren geht (Art. 630, Ziffer 1), so endet der Frachtvertrag. Jedoch hat der Befrachter, soweit Güter geborgen oder gerettet sind, die Fracht im Verhältniß der zurückgelegten zur ganzen Reise zu zahlen (Distanzfracht).

Die Distanzfracht ist nur soweit zu zahlen, als der gerettete Werth der Güter reicht.

Art. 633.

Bei Berechnung der Distanzfracht kommt in Anschlag nicht allein das Verhältniß der bereits zurückgelegten zu der noch zurückzulegenden Entfernung, sondern auch das Verhältniß des Aufwandes an Kosten und Zeit, der Gefahren und Mühen, welche durchschnittlich mit dem vollendeten Theil der Reise verbunden sind, zu denen des nicht vollendeten Theils.

Können sich die Parteien über den Betrag der Distanzfracht nicht einigen, so entscheidet darüber der Richter nach billigem Ermessen.

Art. 634.

Die Auflösung des Frachtvertrags ändert nichts in den Verpflichtungen des Schiffers, bei Abwesenheit der Betheiligten auch nach dem Verlust des Schiffs für das Beste der Ladung zu sorgen (Art. 504 bis 506). Der Schiffer ist demzufolge berechtigt und verpflichtet, und zwar im Falle der Dringlichkeit auch ohne vorherige Anfrage, je nachdem es den Umständen entspricht, entweder die Ladung für Rechnung der Betheiligten mittelst eines anderen Schiffs nach dem Bestimmungshafen befördern zu lassen, oder die Auflagerung oder den Verkauf derselben zu bewirken und im Falle der Weiterbeförderung oder Auflagerung, behufs Beschaffung der hierzu, sowie zur Erhaltung der Ladung nöthigen Mittel, einen Theil davon zu verkaufen, oder im Falle der Weiterbeförderung die Ladung ganz oder zum Theil zu verbodmen.

Der Schiffer ist jedoch nicht verpflichtet, die Ladung auszuantworten oder zur Weiterbeförderung einem anderen Schiffer zu über-

geben, bevor die Distanzfracht nebst den sonstigen Forderungen des Verfrachters (Art. 615) und die auf der Ladung haftenden Beiträge zur großen Haverei, Bergungs- und Hülfskosten und Bodmereigelder bezahlt oder sichergestellt sind.

Auch für die Erfüllung der nach dem ersten Absatz dieses Artikels dem Schiffer obliegenden Pflichten haftet der Rheder mit dem Schiff, soweit etwas davon gerettet ist, und mit der Fracht.

Art. 635.

Gehen nach Antritt der Reise die Güter durch einen Zufall verloren, so endet der Frachtvertrag, ohne daß ein Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist; insbesondere ist die Fracht weder ganz noch theilweise zu zahlen, insofern nicht im Gesetz das Gegentheil bestimmt ist (Art. 619).

Art. 636.

Ereignet sich nach dem Antritt der Reise einer der im Art. 631 erwähnten Zufälle, so ist jeder Theil befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein.

Ist jedoch einer der im Art. 631 unter Ziffer 1 bezeichneten Zufälle eingetreten, so muß, bevor der Rücktritt stattfindet, auf die Beseitigung des Hindernisses drei oder fünf Monate gewartet werden, je nachdem das Schiff in einem europäischen oder nichteuropäischen Hafen sich befindet.

Die Frist wird, wenn der Schiffer das Hinderniß während des Aufenthalts in einem Hafen erfährt, von dem Tage der erhaltenen Kunde, anderenfalls von dem Tage an berechnet, an welchem der Schiffer, nachdem er davon in Kenntniß gesetzt worden ist, mit dem Schiffe zuerst einen Hafen erreicht.

Die Ausladung des Schiffs erfolgt, in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung, in dem Hafen, in welchem es zur Zeit der Erklärung des Rücktritts sich befindet.

Für den zurückgelegten Theil der Reise ist der Befrachter Distanzfracht (Art. 632, 633) zu zahlen verpflichtet.

Ist das Schiff in Folge des Hindernisses in den Abgangshafen oder in einen anderen Hafen zurückgekehrt, so wird bei Berechnung der Distanzfracht der dem Bestimmungshafen nächste Punkt, welchen das Schiff erreicht hat, behufs Feststellung der zurückgelegten Entfernung zum Anhalt genommen.

Der Schiffer ist auch in den Fällen dieses Artikels verpflichtet, vor und nach der Auflösung des Frachtvertrags für das Beste der Ladung nach Maaßgabe der Art. 504 bis 506 und 634 zu sorgen.

Art. 637.

Muß das Schiff, nachdem es die Ladung eingenommen hat, vor Antritt der Reise in dem Abladungshafen oder nach Antritt derselben in einem Zwischen- oder Nothhafen in Folge eines der im Art. 631 erwähnten Ereignisse liegen bleiben, so werden die Kosten des Aufenthalts, auch wenn die Erfordernisse der großen Haverei nicht vorliegen, über Schiff, Fracht und Ladung nach den Grundsätzen der großen Haverei vertheilt, gleichviel ob demnächst der Vertrag aufgehoben oder vollständig erfüllt wird. Zu den Kosten des Aufenthalts werden alle in dem zweiten Absatz des Art. 708, Ziffer 4, aufgeführten Kosten gezählt, diejenigen des Ein- und Auslaufens jedoch nur dann, wenn wegen des Hindernisses ein Nothhafen angelaufen ist.

Art. 638.

Wird nur ein Theil der Ladung vor Antritt der Reise durch einen Zufall betroffen, welcher, hätte er die ganze Ladung betroffen, nach den Art. 630 und 631 den Vertrag aufgelöst oder die Parteien zum Rücktritt berechtigt haben würde, so ist der Befrachter nur befugt, entweder statt der vertragsmäßigen andere Güter abzuladen, sofern durch deren Beförderung die Lage des Verfrachters nicht erschwert wird (Art. 563), oder von dem Vertrage unter der Verpflichtung zurückzutreten, die Hälfte der bedungenen Fracht und die sonstigen Forderungen des Verfrachters zu berichtigen (Art. 581 und 582). Bei Ausübung dieser Rechte ist der Befrachter jedoch nicht an die sonst einzuhaltende Zeit gebunden. Er hat sich aber ohne Verzug zu erklären, von welchem der beiden Rechte er Gebrauch machen wolle und, wenn er die Abladung anderer Güter wählt, dieselbe binnen kürzester Frist zu bewirken, auch die etwaigen Mehrkosten dieser Abladung zu tragen und, insoweit durch sie die Wartezeit überschritten wird, den dem Verfrachter daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Macht er von keinem der beiden Rechte Gebrauch, so muß er auch für den durch den Zufall betroffenen Theil der Ladung die volle Fracht entrichten. Den durch Krieg, Ein- und Ausfuhrverbot oder eine andere Verfügung von hoher Hand unfrei gewordenen Theil der Ladung ist er jedenfalls aus dem Schiffe herauszunehmen verbunden.

Tritt der Zufall nach Antritt der Reise ein, so muß der Befrachter für den dadurch betroffenen Theil der Ladung die volle Fracht auch dann entrichten, wenn der Schiffer diesen Theil in einem anderen als dem Bestimmungshafen zu löschen sich genöthigt gefunden und hierauf mit oder ohne Aufenthalt die Reise fortgesetzt hat.

Durch diesen Artikel werden die Bestimmungen der Art. 618 und 619 nicht berührt.

Art. 639.

Abgesehen von den Fällen der Art. 631 bis 638 hat ein Aufenthalt, welchen die Reise vor oder nach ihrem Antritt durch Naturereignisse oder andere Zufälle erleidet, auf die Rechte und Pflichten der Parteien keinen Einfluß, es sei denn, daß der erkennbare Zweck des Vertrags durch einen solchen Aufenthalt vereitelt würde. Der Befrachter ist jedoch befugt, während jedes durch einen Zufall entstandenen, voraussichtlich längeren Aufenthalts die bereits in das Schiff geladenen Güter auf seine Gefahr und Kosten gegen Sicherheitsleistung für die rechtzeitige Wiedereinladung auszuladen. Unterläßt er die Wiedereinladung, so hat er die volle Fracht zu zahlen. In jedem Falle muß er den Schaden ersetzen, welcher aus der von ihm veranlaßten Wiederausladung entsteht.

Gründet sich der Aufenthalt in einer Verfügung von hoher Hand, so ist für die Dauer derselben keine Fracht zu bezahlen, wenn diese zeitweise bedungen war (Art. 623).

Art. 640.

Muß das Schiff während der Reise ausgebessert werden, so hat der Befrachter die Wahl, ob er die ganze Ladung an dem Orte, wo das Schiff sich befindet, gegen Berichtigung der vollen Fracht und der übrigen Forderungen des Verfrachters (Art. 615) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der im Art. 616 bezeichneten Forderungen zurücknehmen, oder die Wiederherstellung abwarten will. Im letzteren Falle ist für die Dauer der Ausbesserung keine Fracht zu bezahlen, wenn diese zeitweise bedungen war.

Art. 641.

Wird der Frachtvertrag in Gemäßheit der Art. 630 bis 636 aufgelöst, so werden die Kosten der Ausladung aus dem Schiffe von dem Verfrachter, die übrigen Löschungskosten von dem Befrachter getragen. Hat der Zufall jedoch nur die Ladung betroffen, so fallen

die sämmtlichen Kosten der Löschung dem Befrachter zur Last. Dasselbe gilt, wenn im Falle des Art. 638 ein Theil der Ladung gelöscht wird. Mußte in einem solchen Falle behufs der Löschung ein Hafen angelaufen werden, so hat der Befrachter auch die Hafenkosten zu tragen.

Art. 642.

Die Art. 630 bis 641 kommen auch zur Anwendung, wenn das Schiff zur Einnahme der Ladung eine Zureise in Ballast nach dem Abladungshafen zu machen hat. Die Reise gilt aber in einem solchen Falle erst dann als angetreten, wenn sie aus dem Abladungshafen angetreten ist. Wird der Vertrag, nachdem das Schiff den Abladungshafen erreicht hat, aber vor Antritt der Reise aus dem letzteren aufgelöst, so erhält der Verfrachter für die Zureise eine nach den Grundsätzen der Distanzfracht (Art. 633) zu bemessende Entschädigung.

In anderen Fällen einer zusammengesetzten Reise sind die obigen Artikel insoweit anwendbar, als Natur und Inhalt des Vertrags nicht entgegenstehen.

Art. 643.

Wenn der Vertrag nicht auf das Schiff im Ganzen, sondern nur auf einen verhältnißmäßigen Theil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffs, oder auf Stückgüter sich bezieht, so gelten die Art. 630 bis 642 mit folgenden Abweichungen:

1) In den Fällen der Art. 631 und 636 ist jeder Theil sogleich nach Eintritt des Hindernisses und ohne Rücksicht auf die Dauer desselben von dem Vertrage zurückzutreten befugt.
2) Im Falle des Art. 638 kann von dem Befrachter das Recht, von dem Vertrage zurückzutreten, nicht ausgeübt werden.
3) Im Falle des Art. 639 steht dem Befrachter das Recht der einstweiligen Löschung nur dann zu, wenn die übrigen Befrachter ihre Genehmigung ertheilen.
4) Im Falle des Art. 640 kann der Befrachter die Güter gegen Entrichtung der vollen Fracht und der übrigen Forderungen nur dann zurücknehmen, wenn während der Ausbesserung die Löschung dieser Güter ohnehin erfolgt ist.

Die Vorschriften der Art. 588 und 590 werden hierdurch nicht berührt.

Art. 644.

Nach Beendigung jeder einzelnen Abladung hat der Schiffer dem Ablader ohne Verzug gegen Rückgabe des etwa bei der Annahme der

Güter ertheilten vorläufigen Empfangscheins ein Connossement in so vielen Exemplaren auszustellen, als der Ablader verlangt.

Alle Exemplare des Connossements müssen von gleichem Inhalt sein, dasselbe Datum haben und ausdrücken, wie viele Exemplare ausgestellt sind.

Dem Schiffer ist auf sein Verlangen von dem Ablader eine mit der Unterschrift des letzteren versehene Abschrift des Connossements zu ertheilen.

Art. 645.

Das Connossement enthält:

1) den Namen des Schiffers;
2) den Namen und die Nationalität des Schiffs;
3) den Namen des Abladers;
4) den Namen des Empfängers;
5) den Abladungshafen;
6) den Löschungshafen, oder den Ort, an welchem Ordre über denselben einzuholen ist;
7) die Bezeichnung der abgeladenen Güter, deren Menge und Merkzeichen;
8) die Bestimmung in Ansehung der Fracht;
9) den Ort und den Tag der Ausstellung;
10) die Zahl der ausgestellten Exemplare.

Art. 646.

Auf Verlangen des Abladers ist das Connossement, sofern nicht das Gegentheil vereinbart ist, an die Ordre des Empfängers oder lediglich an Ordre zu stellen. Im letzteren Falle ist unter der Ordre die Ordre des Abladers zu verstehen.

Das Connossement kann auch auf den Namen des Schiffers als Empfängers lauten.

Art. 647.

Der Schiffer ist verpflichtet, im Löschungshafen dem legitimirten Inhaber auch nur eines Exemplars des Connossements die Güter auszuliefern.

Zur Empfangnahme der Güter legitimirt ist derjenige, an welchen die Güter nach dem Connossement abgeliefert werden sollen, oder auf welchen das Connossement, wenn es an Ordre lautet, durch Indossament übertragen ist.

Art. 648.

Melden sich mehrere legitimirte Connossementsinhaber, so ist der Schiffer verpflichtet, sie sämmtlich zurückzuweisen, die Güter gerichtlich oder in einer anderen sicheren Weise niederzulegen und die Connossementsinhaber, welche sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen.

Wenn die Niederlegung nicht gerichtlich geschieht, so ist er befugt, über sein Verfahren und dessen Gründe eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen und wegen der daraus entstehenden Kosten in gleicher Art wie wegen der Fracht sich an die Güter zu halten (Art. 626).

Art. 649.

Die Uebergabe des an Ordre lautenden Connossements an denjenigen, welcher durch dasselbe zur Empfangnahme legitimirt wird, hat, sobald die Güter wirklich abgeladen sind, für den Erwerb der von der Uebergabe der Güter abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen wie die Uebergabe der Güter.

Art. 650.

Sind mehrere Exemplare eines an Ordre lautenden Connossements ausgestellt, so können von dem Inhaber des einen Exemplars die in dem vorstehenden Artikel bezeichneten rechtlichen Wirkungen der Uebergabe des Connossements zum Nachtheil desjenigen nicht geltend gemacht werden, welcher auf Grund eines anderen Exemplars in Gemäßheit des Art. 647 die Auslieferung der Güter von dem Schiffer erlangt hat, bevor der Anspruch auf Auslieferung von dem Inhaber des ersteren Exemplars erhoben worden ist.

Art. 651.

Hat der Schiffer die Güter noch nicht ausgeliefert, so geht unter mehreren sich meldenden Connossementsinhabern, wenn und soweit die von denselben auf Grund der Connossementsübergabe an den Gütern geltend gemachten Rechte collidiren, derjenige vor, dessen Exemplar von dem gemeinschaftlichen Vormann, welcher mehrere Connossementsexemplare an verschiedene Personen übertragen hat, zuerst der einen dieser Personen dergestalt übergeben ist, daß dieselbe zur Empfangnahme der Güter legitimirt wurde.

Bei dem nach einem anderen Orte übersandten Exemplare wird die Zeit der Uebergabe durch den Zeitpunkt der Absendung bestimmt.

Art. 652.

Der Schiffer ist zur Ablieferung der Güter nur gegen Rückgabe eines Exemplars des Connossements, auf welchem die Ablieferung der Güter zu bescheinigen ist, verpflichtet.

Art. 653.

Das Connossement ist entscheidend für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter; insbesondere muß die Ablieferung der Güter an den Empfänger nach Inhalt des Connossements erfolgen.

Die in das Connossement nicht aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrags haben gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist. Wird in Ansehung der Fracht auf den Frachtvertrag verwiesen (z. B. durch die Worte: „Fracht laut Chartepartie"), so sind hierin die Bestimmungen über Löschzeit, Ueberliegezeit und Liegezeit nicht als einbegriffen anzusehen.

Für die Rechtsverhältnisse zwischen Verfrachter und Befrachter bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrags maaßgebend.

Art. 654.

Der Verfrachter ist für die Richtigkeit der im Connossement enthaltenen Bezeichnung der abgeladenen Güter dem Empfänger verantwortlich. Seine Haftung beschränkt sich jedoch auf den Ersatz des Minderwerths, welcher aus der Nichtübereinstimmung der Güter mit der im Connossement enthaltenen Bezeichnung sich ergiebt.

Art. 655.

Die im vorstehenden Artikel erwähnte Haftung des Verfrachters tritt auch dann ein, wenn die Güter dem Schiffer in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben sind.

Ist dieses zugleich aus dem Connossement ersichtlich, so ist der Verfrachter für die Richtigkeit der Bezeichnung der Güter dem Empfänger nicht verantwortlich, sofern er beweist, daß ungeachtet der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers die Unrichtigkeit der im Connossement enthaltenen Bezeichnung nicht wahrgenommen werden konnte.

Die Haftung des Verfrachters wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß die Identität der abgelieferten und der übernommenen Güter nicht bestritten oder daß dieselbe von dem Verfrachter nachgewiesen ist.

Art. 656.

Werden dem Schiffer Güter in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben, so kann er das Connossement mit dem Zusatz: „Inhalt unbekannt“ versehen. Enthält das Connossement diesen oder einen gleichbedeutenden Zusatz, so ist der Verfrachter im Falle der Nichtübereinstimmung des abgelieferten Inhalts mit dem im Connossement angegebenen nur insoweit verantwortlich, als ihm bewiesen wird, daß er einen anderen als den abgelieferten Inhalt empfangen habe.

Art. 657.

Sind die im Connossement nach Zahl, Maaß oder Gewicht bezeichneten Güter dem Schiffer nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen, so kann er das Connossement mit dem Zusatz: „Zahl, Maaß, Gewicht unbekannt“ versehen. Enthält das Connossement diesen oder einen gleichbedeutenden Zusatz, so hat der Verfrachter die Richtigkeit der Angaben des Connossements über Zahl, Maaß oder Gewicht der übernommenen Güter nicht zu vertreten.

Art. 658.

Ist die Fracht nach Zahl, Maaß oder Gewicht der Güter bedungen und im Connossement Zahl, Maaß oder Gewicht angegeben, so ist diese Angabe für die Berechnung der Fracht entscheidend, wenn nicht das Connossement eine abweichende Bestimmung enthält. Als eine solche ist der Zusatz: „Zahl, Maaß, Gewicht unbekannt“ oder ein gleichbedeutender Zusatz nicht anzusehen.

Art. 659.

Ist das Connossement mit dem Zusatz: „frei von Bruch“, oder: „frei von Leckage“, oder: „frei von Beschädigung“, oder mit einem gleichbedeutenden Zusatz versehen, so haftet der Verfrachter bis zum Beweise des Verschuldens des Schiffers oder einer Person, für welche der Verfrachter verantwortlich ist, nicht für Bruch oder Leckage, oder Beschädigung.

Art. 660.

Sind dem Schiffer Güter übergeben, deren Beschädigung, schlechte Beschaffenheit oder schlechte Verpackung sichtbar ist, so hat er diese Mängel im Connossement zu bemerken, widrigenfalls er dem Empfänger dafür verantwortlich ist, auch wenn das Connossement mit einem der im vorhergehenden Artikel erwähnten Zusätze versehen ist.

Art. 661.

Nachdem der Schiffer ein an Ordre lautendes Connossement ausgestellt hat, darf er den Anweisungen des Abladers wegen Zurückgabe oder Auslieferung der Güter nur dann Folge leisten, wenn ihm die sämmtlichen Exemplare des Connossements zurückgegeben werden.

Dasselbe gilt in Ansehung der Anforderungen eines Connossementsinhabers auf Auslieferung der Güter, so lange der Schiffer den Bestimmungshafen nicht erreicht hat.

Handelt er diesen Bestimmungen entgegen, so bleibt er dem rechtmäßigen Inhaber des Connossements verpflichtet.

Lautet das Connossement nicht an Ordre, so ist der Schiffer zur Zurückgabe oder Auslieferung der Güter, auch ohne Beibringung eines Exemplars des Connossements, verpflichtet, sofern der Ablader und der im Connossement bezeichnete Empfänger in die Zurückgabe oder Auslieferung der Güter willigen. Werden jedoch nicht sämmtliche Exemplare des Connossements zurückgestellt, so kann der Schiffer wegen der deshalb zu besorgenden Nachtheile zuvor Sicherheitsleistung fordern.

Art. 662.

Die Bestimmungen des Art. 661 kommen auch dann zur Anwendung, wenn der Frachtvertrag vor Erreichung des Bestimmungshafens in Folge eines Zufalls nach den Art. 630 bis 643 aufgelöst wird.

Art. 663.

In Ansehung der Verpflichtungen des Schiffers aus den von ihm geschlossenen Frachtverträgen und ausgestellten Connossementen hat es bei den Vorschriften der Art. 478, 479 und 502 sein Bewenden.

Art. 664.

Im Falle der Unterverfrachtung haftet für die Erfüllung des Unterfrachtvertrags, insoweit dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört und von diesem übernommen ist, insbesondere durch Annahme der Güter und Ausstellung des Connossements, nicht der Unterverfrachter, sondern der Rheder mit Schiff und Fracht (Art. 452).

Ob und inwieweit im Uebrigen der Rheder oder der Unterverfrachter von dem Unterbefrachter in Anspruch genommen werden könne, und ob im letzteren Falle der Unterverfrachter für die Erfüllung unbeschränkt zu haften oder nur die auf Schiff und Fracht beschränkte

Haftung des Rheders zu vertreten habe, wird durch vorstehende Bestimmung nicht berührt.

Sechster Titel.

Von dem Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden.

Art. 665.

Ist der Reisende in dem Ueberfahrtsvertrage genannt, so ist derselbe nicht befugt, das Recht auf die Ueberfahrt an einen Anderen abzutreten.

Art. 666.

Der Reisende ist verpflichtet, alle die Schiffsordnung betreffenden Anweisungen des Schiffers zu befolgen.

Art. 667.

Der Reisende, welcher vor oder nach dem Antritt der Reise sich nicht rechtzeitig an Bord begiebt, muß das volle Ueberfahrtsgeld bezahlen, wenn der Schiffer die Reise antritt oder fortsetzt, ohne auf ihn zu warten.

Art. 668.

Wenn der Reisende vor dem Antritt der Reise den Rücktritt von dem Ueberfahrtsvertrage erklärt oder stirbt, oder durch Krankheit, oder einen anderen in seiner Person sich ereignenden Zufall zurückzubleiben genöthigt wird, so ist nur die Hälfte des Ueberfahrtsgeldes zu zahlen.

Wenn nach Antritt der Reise der Rücktritt erklärt wird oder einer der erwähnten Zufälle sich ereignet, so ist das volle Ueberfahrtsgeld zu zahlen.

Art. 669.

Der Ueberfahrtsvertrag tritt außer Kraft, wenn durch einen Zufall das Schiff verloren geht (Art. 630, Ziffer 1).

Art. 670.

Der Reisende ist befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, wenn ein Krieg ausbricht, in Folge dessen das Schiff nicht mehr als frei betrachtet werden kann und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt wäre, oder wenn die Reise durch eine das Schiff betreffende Verfügung von hoher Hand aufgehalten wird.

Das Recht des Rücktritts steht auch dem Verfrachter zu, wenn er in einem der vorstehenden Fälle die Reise aufgiebt, oder wenn das

Schiff hauptsächlich zur Beförderung von Gütern bestimmt ist, und die Unternehmung unterbleiben muß, weil die Güter ohne sein Verschulden nicht befördert werden können.

Art. 671.

In allen Fällen, in welchen zufolge der Art. 669 und 670 der Ueberfahrtsvertrag aufgelöst wird, ist kein Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet.

Ist jedoch die Auflösung erst nach Antritt der Reise erfolgt, so hat der Reisende das Ueberfahrtsgeld nach Verhältniß der zurückgelegten zur ganzen Reise zu zahlen.

Bei der Berechnung des zu zahlenden Betrags sind die Vorschriften des Art. 633 maaßgebend.

Art. 672.

Muß das Schiff während der Reise ausgebessert werden, so hat der Reisende, auch wenn er die Ausbesserung nicht abwartet, das volle Ueberfahrtsgeld zu zahlen. Wartet er die Ausbesserung ab, so hat ihm der Verfrachter bis zum Wiederantritt der Reise ohne besondere Vergütung Wohnung zu gewähren, auch die nach dem Ueberfahrtsvertrage in Ansehung der Beköstigung ihm obliegenden Pflichten weiter zu erfüllen.

Erbietet sich jedoch der Verfrachter, den Reisenden mit einer anderen gleich guten Schiffsgelegenheit ohne Beeinträchtigung der übrigen vertragsmäßigen Rechte desselben nach dem Bestimmungshafen zu befördern, und weigert sich der Reisende, von dem Anerbieten Gebrauch zu machen, so hat er auf Gewährung von Wohnung und Kost bis zum Wiederantritt der Reise nicht weiter Anspruch.

Art. 673.

Für den Transport der Reiseeffecten, welche der Reisende nach dem Ueberfahrtsvertrag an Bord zu bringen befugt ist, hat derselbe, wenn nicht ein Anderes bedungen ist, neben dem Ueberfahrtsgelde keine besondere Vergütung zu zahlen.

Art. 674.

Auf die an Bord gebrachten Reiseeffecten finden die Vorschriften der Art. 562, 594, 618 Anwendung.

Sind dieselben von dem Schiffer oder einem dazu bestellten Dritten übernommen, so gelten für den Fall ihres Verlustes oder

ihrer Beschädigung die Vorschriften der Art. 607, 608, 609, 610, 611.

Auf sämmtliche von dem Reisenden an Bord gebrachte Sachen finden außerdem die Art. 564, 565, 566 und 620 Anwendung.

Art. 675.

Der Verfrachter hat wegen des Ueberfahrtsgeldes an den von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen ein Pfandrecht.

Das Pfandrecht besteht jedoch nur so lange die Sachen zurückbehalten oder deponirt sind.

Art. 676.

Stirbt ein Reisender, so ist der Schiffer verpflichtet, in Ansehung der an Bord sich befindenden Effecten desselben das Interesse der Erben nach den Umständen des Falls in geeigneter Weise wahrzunehmen.

Art. 677.

Wird ein Schiff zur Beförderung von Reisenden einem Dritten verfrachtet, sei es im Ganzen oder zu einem Theil, oder dergestalt, daß eine bestimmte Zahl von Reisenden befördert werden soll, so gelten für das Rechtsverhältniß zwischen dem Verfrachter und dem Dritten die Vorschriften des fünften Titels, soweit die Natur der Sache die Anwendung derselben zuläßt.

Art. 678.

Wenn in den folgenden Titeln dieses Buchs die Fracht erwähnt wird, so sind unter dieser, sofern nicht das Gegentheil bestimmt ist, auch die Ueberfahrtsgelder zu verstehen.

Art. 679.

Die auf das Auswanderungswesen sich beziehenden Landesgesetze, auch insoweit sie privatrechtliche Bestimmungen enthalten, werden durch die Vorschriften dieses Titels nicht berührt.

Siebenter Titel.

Von der Bodmerei.

Art. 680.

Bodmerei im Sinne dieses Gesetzbuchs ist ein Darlehnsgeschäft, welches von dem Schiffer als solchem kraft der in diesem Gesetzbuch

ihm ertheilten Befugnisse unter Zusicherung einer Prämie und unter Verpfändung von Schiff, Fracht und Ladung, oder von einem oder mehreren dieser Gegenstände in der Art eingegangen wird, daß der Gläubiger wegen seiner Ansprüche nur an die verpfändeten (verbodmeten) Gegenstände nach Ankunft des Schiffs an dem Orte sich halten könne, wo die Reise enden soll, für welche das Geschäft eingegangen ist (Bodmereireise).

Art. 681.

Bodmerei kann von dem Schiffer nur in folgenden Fällen eingegangen werden:

1) während das Schiff außerhalb des Heimathshafens sich befindet, zum Zweck der Ausführung der Reise, nach Maaßgabe der Art. 497, 507 bis 509 und 511;
2) während der Reise im alleinigen Interesse der Ladungsbetheiligten zum Zweck der Erhaltung und Weiterbeförderung der Ladung nach Maaßgabe der Art. 504, 511 und 634.

In dem Falle der Ziffer 2 kann der Schiffer die Ladung allein verbodmen, in allen übrigen Fällen kann er zwar das Schiff oder die Fracht allein, die Ladung aber nur zusammen mit dem Schiff und der Fracht verbodmen.

In der Verbodmung des Schiffs ohne Erwähnung der Fracht ist die Verbodmung der letzteren nicht enthalten. Werden aber Schiff und Ladung verbodmet, so gilt die Fracht als mitverbodmet.

Die Verbodmung der Fracht ist zulässig, so lange diese der Seegefahr noch nicht entzogen ist.

Auch die Fracht desjenigen Theils der Reise, welcher noch nicht angetreten ist, kann verbodmet werden.

Art. 682.

Die Höhe der Bodmereiprämie ist ohne Beschränkung dem Uebereinkommen der Parteien überlassen.

Die Prämie umfaßt in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung auch die Zinsen.

Art. 683.

Ueber die Verbodmung muß von dem Schiffer ein Bodmereibrief ausgestellt werden. Ist dieses nicht geschehen, so hat der Gläubiger diejenigen Rechte, welche ihm zustehen würden, wenn der Schiffer zur Befriedigung des Bedürfnisses ein einfaches Creditgeschäft eingegangen wäre.

Art. 684.

Der Bodmereigeber kann verlangen, daß der Bodmereibrief enthalte:

1) den Namen des Bodmereigläubigers;
2) den Kapitalbetrag der Bodmereischuld;
3) den Betrag der Bodmereiprämie oder den Gesammtbetrag der dem Gläubiger zu zahlenden Summe;
4) die Bezeichnung der verbodmeten Gegenstände;
5) die Bezeichnung des Schiffs und des Schiffers;
6) die Bodmereireise;
7) die Zeit, zu welcher die Bodmereischuld gezahlt werden soll;
8) den Ort, wo die Zahlung erfolgen soll;
9) die Bezeichnung der Urkunde im Context als Bodmereibrief, oder die Erklärung, daß die Schuld als Bodmereischuld eingegangen sei, oder eine andere das Wesen der Bodmerei genügend bezeichnende Erklärung;
10) die Umstände, welche die Eingehung der Bodmerei nothwendig gemacht haben;
11) den Tag und den Ort der Ausstellung;
12) die Unterschrift des Schiffers.

Die Unterschrift des Schiffers muß auf Verlangen in beglaubigter Form ertheilt werden.

Art. 685.

Auf Verlangen des Bodmereigebers ist der Bodmereibrief, sofern nicht das Gegentheil vereinbart ist, an die Ordre des Gläubigers oder lediglich an Ordre zu stellen. Im letzteren Falle ist unter der Ordre die Ordre des Bodmereigebers zu verstehen.

Art. 686.

Ist vor Ausstellung des Bodmereibriefs die Nothwendigkeit der Eingehung des Geschäfts von dem Landeskonsul oder demjenigen Konsul, welcher dessen Geschäfte zu versehen berufen ist, und in dessen Ermangelung von dem Gericht oder der sonst zuständigen Behörde des Orts der Ausstellung, sofern es aber auch an einer solchen fehlt, von den Schiffsoffizieren urkundlich bezeugt, so wird angenommen, daß der Schiffer zur Eingehung des Geschäfts in dem vorliegenden Umfange befugt gewesen sei.

Es findet jedoch der Gegenbeweis statt.

Art. 687.

Der Bodmereigeber kann die Ausstellung des Bodmereibriefs in mehreren Exemplaren verlangen.

Werden mehrere Exemplare ausgestellt, so ist in jedem Exemplar anzugeben, wie viele ertheilt sind.

Der Bodmereibrief kann durch Indossament übertragen werden, wenn er an Ordre lautet.

Der Einwand, daß der Schiffer zur Eingehung des Geschäfts überhaupt oder in dem vorliegenden Umfange nicht befugt gewesen sei, ist auch gegen den Indossatar zulässig.

Art. 688.

Die Bodmereischuld ist, sofern nicht in dem Bodmereibrief selbst eine andere Bestimmung getroffen ist, in dem Bestimmungshafen der Bodmereireise und am achten Tage nach der Ankunft des Schiffs in diesem Hafen zu zahlen.

Von dem Zahlungstage an laufen kaufmännische Zinsen von der ganzen Bodmereischuld einschließlich der Prämie.

Die vorstehende Bestimmung kommt nicht zur Anwendung, wenn die Prämie nach Zeit bedungen ist; die Zeitprämie läuft aber bis zur Zahlung des Bodmereikapitals.

Art. 689.

Zur Zahlungszeit kann die Zahlung der Bodmereischuld dem legitimirten Inhaber auch nur eines Exemplars des Bodmereibriefs nicht verweigert werden.

Die Zahlung kann nur gegen Rückgabe dieses Exemplars verlangt werden, auf welchem über die Zahlung zu quittiren ist.

Art. 690.

Melden sich mehrere gehörig legitimirte Bodmereibriefsinhaber, so sind sie sämmtlich zurückzuweisen, die Gelder, wenn die verbodmeten Gegenstände befreit werden sollen, gerichtlich oder in anderer sicherer Weise niederzulegen und die Bodmereibriefsinhaber, welche sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe des Verfahrens hiervon zu benachrichtigen.

Wenn die Niederlegung nicht gerichtlich geschieht, so ist der Deponent befugt, über sein Verfahren und dessen Gründe eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen und die daraus entstehenden Kosten von der Bodmereischuld abzuziehen.

Art. 691.

Dem Bodmereigläubiger fällt weder die große noch die besondere Haverei zur Last.

Insoweit jedoch die verbodmeten Gegenstände durch große oder besondere Haverei zur Befriedigung des Bodmereigläubigers unzureichend werden, hat derselbe den hieraus entstehenden Nachtheil zu tragen.

Art. 692.

Die sämmtlichen verbodmeten Gegenstände haften dem Bodmereigläubiger solidarisch.

Auch schon vor Eintritt der Zahlungszeit kann der Gläubiger nach Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen der Bodmereireise die Beschlagnahme der sämmtlichen verbodmeten Gegenstände nachsuchen.

Art. 693.

Der Schiffer hat für die Bewahrung und Erhaltung der verbodmeten Gegenstände zu sorgen; er darf ohne dringende Gründe keine Handlung vornehmen, wodurch die Gefahr für den Bodmereigeber eine größere oder eine andere wird, als derselbe bei dem Abschluß des Vertrags voraussetzen mußte.

Handelt er diesen Bestimmungen zuwider, so ist er dem Bodmereigläubiger für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich (Art. 479).

Art. 694.

Hat der Schiffer die Bodmereireise willkürlich verändert, oder ist er von dem derselben entsprechenden Wege willkürlich abgewichen, oder hat er nach ihrer Beendigung die verbodmeten Gegenstände von Neuem einer Seegefahr ausgesetzt, ohne daß das Interesse des Gläubigers es geboten hat, so haftet der Schiffer dem Gläubiger für die Bodmereischuld insoweit persönlich, als derselbe aus den verbodmeten Gegenständen seine Befriedigung nicht erhält, es sei denn, daß er beweist, daß die unterbliebene Befriedigung durch die Veränderung der Reise oder die Abweichung, oder die neue Seegefahr nicht verursacht ist.

Art. 695.

Der Schiffer darf die verbodmete Ladung vor Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers weder ganz noch theilweise ausliefern, widrigenfalls er dem Gläubiger für die Bodmereischuld insoweit persönlich verpflichtet wird, als derselbe aus den ausgelieferten Gütern zur Zeit der Auslieferung hätte befriedigt werden können.

Es wird bis zum Beweise des Gegentheils angenommen, daß der Gläubiger seine vollständige Befriedigung hätte erlangen können.

Art. 696.

Hat der Rheder in den Fällen der Art. 693, 694, 695 die Handlungsweise des Schiffers angeordnet, so kommen die Vorschriften des zweiten und dritten Absatzes des Art. 479 zur Anwendung.

Art. 697.

Wird zur Zahlungszeit die Bodmereischuld nicht bezahlt, so kann der Gläubiger den öffentlichen Verkauf des verbodmeten Schiffs und der verbodmeten Ladung, sowie die Ueberweisung der verbodmeten Fracht bei dem zuständigen Gericht beantragen.

Die Klage ist zu richten in Ansehung des Schiffs und der Fracht gegen den Schiffer oder Rheder, in Ansehung der Ladung vor der Auslieferung gegen den Schiffer, nach der Auslieferung gegen den Empfänger, sofern dieselbe sich noch bei ihm oder einem Anderen befindet, welcher sie für ihn besitzt.

Zum Nachtheil eines dritten Erwerbers, welcher den Besitz der verbodmeten Ladung in gutem Glauben erlangt hat, kann der Gläubiger von seinen Rechten keinen Gebrauch machen.

Art. 698.

Der Empfänger, welchem bei Annahme der verbodmeten Güter bekannt ist, daß auf ihnen eine Bodmereischuld haftet, wird dem Gläubiger für die Schuld bis zum Werthe, welchen die Güter zur Zeit ihrer Auslieferung hatten, insoweit persönlich verpflichtet, als der Gläubiger, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte befriedigt werden können.

Art. 699.

Wird vor dem Antritt der Bodmereireise die Unternehmung aufgegeben, so ist der Gläubiger befugt, die sofortige Bezahlung der Bodmereischuld an dem Orte zu verlangen, an welchem die Bodmerei eingegangen ist; er muß sich jedoch eine verhältnißmäßige Herabsetzung der Prämie gefallen lassen; bei der Herabsetzung ist vorzugsweise das Verhältniß der bestandenen zu der übernommenen Gefahr maaßgebend.

Wird die Bodmereireise in einem anderen als dem Bestimmungshafen derselben beendet, so ist die Bodmereischuld ohne einen Abzug von der Prämie in diesem anderen Hafen nach Ablauf der vertrags-

mäßigen und in deren Ermangelung der achttägigen (Art. 688) Zahlungsfrist zu zahlen. Die Zahlungsfrist wird vom Tage der definitiven Einstellung der Reise berechnet.

Soweit in diesem Artikel nicht ein Anderes bestimmt ist, kommen die Art. 689 bis 698 auch in den vorstehenden Fällen zur Anwendung.

Art. 700.

Die Anwendung der Vorschriften dieses Titels wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß der Schiffer zugleich Miteigenthümer oder Alleineigenthümer des Schiffs oder der Ladung oder beider ist, oder daß er auf Grund besonderer Anweisung der Betheiligten die Bodmerei eingegangen ist.

Art. 701.

Die Bestimmung über die uneigentliche Bodmerei, d. h. diejenige, welche nicht von dem Schiffer als solchem in den im Art. 681 bezeichneten Fällen eingegangen ist, bleiben den Landesgesetzen vorbehalten.

Achter Titel.

Von der Haverei.

Erster Abschnitt.

Große (gemeinschaftliche) Haverei und besondere Haverei.

Art. 702.

Alle Schäden, welche dem Schiff oder der Ladung oder beiden zum Zweck der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maaßregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, welche zu demselben Zweck aufgewendet werden, sind große Haverei.

Die große Haverei wird von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich getragen.

Art. 703.

Alle nicht zur großen Haverei gehörigen, durch einen Unfall verursachten Schäden und Kosten, soweit letztere nicht unter den Art. 622 fallen, sind besondere Haverei.

Die besondere Haverei wird von den Eigenthümern des Schiffs und der Ladung von jedem für sich allein getragen.

Art. 704.

Die Anwendung der Bestimmungen über große Haverei wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß die Gefahr in Folge des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Betheiligten herbeigeführt ist.

Der Betheiligte, welchem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch nicht allein wegen der ihm etwa entstandenen Schäden keine Vergütung fordern, sondern er ist auch den Beitragspflichtigen für den Verlust verantwortlich, welchen sie dadurch erleiden, daß der Schaden als große Haverei zur Vertheilung kommt.

Ist die Gefahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet, so trägt die Folgen dieses Verschuldens auch der Rheder nach Maaßgabe der Art. 451, 452.

Art. 705.

Die Havereivertheilung tritt nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung, und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder theilweise wirklich gerettet worden ist.

Art. 706.

Die Verpflichtung, von einem geretteten Gegenstande beizutragen, wird dadurch, daß derselbe später von besonderer Haverei betroffen wird, nur dann vollständig aufgehoben, wenn der Gegenstand ganz verloren geht.

Art. 707.

Der Anspruch auf Vergütung einer zur großen Haverei gehörenden Beschädigung wird durch eine besondere Haverei, welche den beschädigten Gegenstand später trifft, sei es, daß er von Neuem beschädigt wird oder ganz verloren geht, nur insoweit aufgehoben, als bewiesen wird, daß der spätere Unfall nicht allein mit dem früheren in keinem Zusammenhange steht, sondern daß er auch den früheren Schaden nach sich gezogen haben würde, wenn dieser nicht bereits entstanden gewesen wäre.

Sind jedoch vor Eintritt des späteren Unfalls zur Wiederherstellung des beschädigten Gegenstandes bereits Aufwendungen gemacht, so bleibt rücksichtlich dieser der Anspruch auf Vergütung bestehen.

Art. 708.

Große Haverei liegt namentlich in folgenden Fällen vor, vorausgesetzt, daß in denselben zugleich die Erfordernisse der Art. 702, 704

und 705 insoweit vorhanden sind, als in diesem Artikel nichts Besonderes bestimmt ist:

1) Wenn Waaren, Schiffstheile oder Schiffsgeräthschaften über Bord geworfen, Masten gekappt, Taue oder Segel weggeschnitten, Anker, Ankertaue oder Ankerketten geschlippt oder gekappt worden sind.

Sowohl diese Schäden selbst als die durch solche Maaßregeln an Schiff oder Ladung ferner verursachten Schäden gehören zur großen Haverei.

2) Wenn zur Erleichterung des Schiffs die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden ist.

Es gehört zur großen Haverei sowohl der Leichterlohn als der Schaden, welcher bei dem Ueberladen in das Leichterfahrzeug oder bei dem Rückladen in das Schiff der Ladung oder dem Schiff zugefügt worden ist, sowie der Schaden, welcher die Ladung auf dem Leichterfahrzeug betroffen hat.

Muß die Erleichterung im regelmäßigen Verlauf der Reise erfolgen, so liegt große Haverei nicht vor.

3) Wenn das Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt worden ist, jedoch nur, wenn die Abwendung des Untergangs oder der Nehmung damit bezweckt war.

Sowohl die durch die Strandung einschließlich der Abbringung entstandenen Schäden, als auch die Kosten der Abbringung gehören zur großen Haverei.

Wird das behufs Abwendung des Untergangs auf den Strand gesetzte Schiff nicht abgebracht oder nach der Abbringung reparaturunfähig (Art. 444) befunden, so findet eine Havereivertheilung nicht statt.

Ist das Schiff gestrandet, ohne daß die Strandung zur Rettung von Schiff und Ladung vorsätzlich herbeigeführt war, so gehören zwar nicht die durch die Strandung veranlaßten Schäden, wohl aber die auf die Abbringung verwendeten Kosten und die zu diesem Zweck dem Schiff oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden zur großen Haverei.

4) Wenn das Schiff zur Vermeidung einer dem Schiff und der Ladung im Falle der Fortsetzung der Reise drohenden gemeinsamen Gefahr in einen Nothhafen eingelaufen ist, wohin insbesondere gehört, wenn das Einlaufen zur nothwendigen Aus-

besserung eines Schadens erfolgt, welchen das Schiff während der Reise erlitten hat.

Es gehören in diesem Falle zur großen Haverei: die Kosten des Einlaufens und des Auslaufens, die das Schiff selbst treffenden Aufenthaltskosten, die der Schiffsbesatzung während des Aufenthalts gebührende Heuer und Kost, sowie die Auslagen für die Unterbringung der Schiffsbesatzung am Lande, wenn und so lange dieselbe an Bord nicht hat verbleiben können, ferner, falls die Ladung wegen des Grundes, welcher das Einlaufen in den Nothhafen herbeigeführt hat, gelöscht werden muß, die Kosten des Von- und Anbordbringens und die Kosten der Aufbewahrung der Ladung am Lande bis zu dem Zeitpunkt, in welchem dieselbe wieder an Bord hat gebracht werden können.

Die sämmtlichen Aufenthaltskosten kommen nur für die Zeit der Fortdauer des Grundes in Rechnung, welcher das Einlaufen in den Nothhafen herbeigeführt hat. Liegt der Grund in einer nothwendigen Ausbesserung des Schiffs, so kommen außerdem die Aufenthaltskosten nur bis zu dem Zeitpunkt in Rechnung, in welchem die Ausbesserung hätte vollendet sein können.

Die Kosten der Ausbesserung des Schiffs gehören nur insoweit zur großen Haverei, als der auszubessernde Schaden selbst große Haverei ist.

5) Wenn das Schiff gegen Feinde oder Seeräuber vertheidigt worden ist.

Die bei der Vertheidigung dem Schiff oder der Ladung zugefügten Beschädigungen, die dabei verbrauchte Munition und, im Fall eine Person der Schiffsbesatzung bei der Vertheidigung verwundet oder getödtet worden ist, die Heilungs- und Begräbnißkosten, sowie die zu zahlenden Belohnungen (Art. 523, 524, 549, 551) bilden die große Haverei.

6) Wenn im Fall der Anhaltung des Schiffs durch Feinde oder Seeräuber Schiff und Ladung losgekauft worden sind.

Was zum Loskauf gegeben ist, bildet nebst den durch den Unterhalt und die Auslösung der Geißeln entstandenen Kosten die große Haverei.

7) Wenn die Beschaffung der zur Deckung der großen Haverei während der Reise erforderlichen Gelder Verluste und Kosten

verursacht hat, oder wenn durch die Auseinandersetzung unter den Betheiligten Kosten entstanden sind.

Diese Verluste und Kosten gehören gleichfalls zur großen Haverei.

Dahin werden insbesondere gezählt der Verlust an den während der Reise verkauften Gütern, die Bodmereiprämie, wenn die erforderlichen Gelder durch Bodmerei aufgenommen worden sind, und wenn dies nicht der Fall ist, die Prämie für Versicherung der aufgewendeten Gelder, die Kosten für die Ermittelung der Schäden und für die Aufmachung der Rechnung über die große Haverei (Dispache).

Art. 709.

Nicht als große Haverei, sondern als besondere Haverei werden angesehen:

1) die Verluste und Kosten, welche, wenn auch während der Reise, aus der in Folge einer besonderen Haverei nöthig gewordenen Beschaffung von Geldern entstehen;
2) die Reclamekosten, auch wenn Schiff und Ladung zusammen und beide mit Erfolg reclamirt werden;
3) die durch Prangen verursachte Beschädigung des Schiffs, seines Zubehörs und der Ladung, selbst wenn, um der Strandung oder Nehmung zu entgehen, geprangt worden ist.

Art. 710.

In den Fällen der großen Haverei bleiben bei der Schadensberechnung die Beschädigungen und Verluste außer Ansatz, welche die nachstehenden Gegenstände betreffen:

1) die nicht unter Deck geladenen Güter; diese Vorschrift findet jedoch bei der Küstenschifffahrt insofern keine Anwendung, als in Ansehung derselben Decksladungen durch die Landesgesetze für zulässig erklärt sind (Art. 567);
2) diejenigen Güter, worüber weder ein Connossement ausgestellt ist, noch das Manifest oder Ladebuch Auskunft giebt;
3) die Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere, welche dem Schiffer nicht gehörig bezeichnet sind (Art. 608).

Art. 711.

Der an dem Schiff und dem Zubehör desselben entstandene, zur großen Haverei gehörige Schaden ist, wenn die Reparatur während

der Reise erfolgt, am Ort der Ausbesserung und vor derselben, sonst an dem Ort, wo die Reise endet, durch Sachverständige zu ermitteln und zu schätzen. Die Taxe muß die Veranschlagung der erforderlichen Reparaturkosten enthalten. Sie ist, wenn während der Reise ausgebessert wird, für die Schadensberechnung insoweit maaßgebend, als nicht die Ausführungskosten unter den Anschlagssummen bleiben. War die Aufnahme einer Taxe nicht ausführbar, so entscheidet der Betrag der auf die erforderlichen Reparaturen wirklich verwendeten Kosten.

Insoweit die Ausbesserung während der Reise nicht geschieht, ist die Abschätzung für die Schadensberechnung ausschließlich maaßgebend.

Art. 712.

Der nach Maaßgabe des vorstehenden Artikels ermittelte volle Betrag der Reparaturkosten bestimmt die zu leistende Vergütung, wenn das Schiff zur Zeit der Beschädigung noch nicht ein volles Jahr zu Wasser war.

Dasselbe gilt von der Vergütung für einzelne Theile des Schiffs, namentlich für die Metallhaut, sowie für einzelne Theile des Zubehörs, wenn solche Theile noch nicht ein volles Jahr in Gebrauch waren.

In den übrigen Fällen wird von dem vollen Betrage wegen des Unterschiedes zwischen Alt und Neu ein Drittel, bei den Ankerketten ein Sechstel, bei den Ankern jedoch nichts abgezogen.

Von dem vollen Betrage kommen ferner in Abzug der volle Erlös oder Werth der etwa noch vorhandenen alten Stücke, welche durch neue ersetzt sind oder zu ersetzen sind.

Findet ein solcher Abzug und zugleich der Abzug wegen des Unterschiedes zwischen Alt und Neu statt, so ist zuerst dieser letztere und sodann erst von dem verbleibenden Betrage der andere Abzug zu machen.

Art. 713.

Die Vergütung für aufgeopferte Güter wird durch den Marktpreis bestimmt, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsort bei Beginn der Löschung des Schiffs haben.

In Ermangelung eines Marktpreises, oder insofern über denselben oder über dessen Anwendung, insbesondere mit Rücksicht auf die Qualität der Güter, Zweifel bestehen, wird der Preis durch Sachverständige ermittelt.

Von dem Preise kommt in Abzug, was an Fracht, Zöllen und Unkosten in Folge des Verlustes der Güter erspart wird.

Zu den aufgeopferten Gütern gehören auch diejenigen, welche zur Deckung der großen Haverei verkauft worden sind (Art. 708, Ziffer 7).

Art. 714.

Die Vergütung für Güter, welche eine zur großen Haverei gehörige Beschädigung erlitten haben, wird bestimmt durch den Unterschied zwischen dem durch Sachverständige zu ermittelnden Verkaufswerth, welchen die Güter im beschädigten Zustande am Bestimmungsort bei Beginn der Löschung des Schiffs haben, und dem im vorstehenden Artikel bezeichneten Preise nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind.

Art. 715.

Die vor, bei oder nach dem Havereifall entstandenen, zur großen Haverei nicht gehörenden Werthsverringerungen und Verluste sind bei Berechnung der Vergütung (Art. 713, 714) in Abzug zu bringen.

Art. 716.

Endet die Reise für Schiff und Ladung nicht im Bestimmungshafen, sondern an einem anderen Orte, so tritt dieser letztere, endet sie durch Verlust des Schiffs, so tritt der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist, für die Ermittelung der Vergütung an die Stelle des Bestimmungsorts.

Art. 717.

Die Vergütung für entgangene Fracht wird bestimmt durch den Frachtbetrag, welcher für die aufgeopferten Güter zu entrichten gewesen sein würde, wenn dieselben mit dem Schiff an dem Orte ihrer Bestimmung, oder wenn dieser von dem Schiff nicht erreicht wird, an dem Orte angelangt wären, wo die Reise endet.

Art. 718.

Der gesammte Schaden, welcher die große Haverei bildet, wird über das Schiff, die Ladung und die Fracht nach Verhältniß des Werths und des Betrags derselben vertheilt.

Art. 719.

Das Schiff nebst Zubehör trägt bei:

1) mit dem Werthe, welchen es in dem Zustande am Ende der Reise bei Beginn der Löschung hat;
2) mit dem als große Haverei in Rechnung kommenden Schaden an Schiff und Zubehör.

Von dem unter Ziffer 1 bezeichneten Werth ist der noch vorhandene Werth derjenigen Reparaturen und Anschaffungen abzuziehen, welche erst nach dem Havereifall erfolgt sind.

Art. 720.

Die Ladung trägt bei:

1) mit den am Ende der Reise bei Beginn der Löschung noch vorhandenen Gütern, oder wenn die Reise durch den Verlust des Schiffs endet (Art. 716), mit den in Sicherheit gebrachten Gütern, soweit in beiden Fällen diese Güter sich zur Zeit des Havereifalls am Bord des Schiffs oder eines Leichterfahrzeugs (Art. 708, Ziffer 2) befunden haben;
2) mit den aufgeopferten Gütern (Art. 713).

Art. 721.

Bei Ermittelung des Beitrags kommt in Ansatz:

1) für die Güter, welche unversehrt sind, der Marktpreis oder der durch Sachverständige zu ermittelnde Preis (Art. 713), welchen dieselben am Ende der Reise bei Beginn und am Orte der Löschung des Schiffs, oder wenn die Reise durch Verlust des Schiffs endet (Art. 716), zur Zeit und am Orte der Bergung haben, nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Unkosten;
2) für die Güter, welche während der Reise verdorben sind oder eine zur großen Haverei nicht gehörige Beschädigung erlitten haben, der durch Sachverständige zu ermittelnde Verkaufswerth (Art. 714), welchen die Güter im beschädigten Zustande zu der unter Ziffer 1 erwähnten Zeit und an dem dort bezeichneten Orte haben, nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Unkosten;
3) für die Güter, welche aufgeopfert worden sind, der Betrag, welcher nach Art. 713 für dieselben als große Haverei in Rechnung kommt;

4) für die Güter, welche eine zur großen Haverei gehörige Beschädigung erlitten haben, der nach der Bestimmung unter Ziffer 2 zu ermittelnde Werth, welchen die Güter im beschädigten Zustande haben, und der Werthsunterschied, welcher nach Art. 714 für die Beschädigung als große Haverei in Rechnung kommt.

Art. 722.

Sind Güter geworfen, so haben dieselben zu der gleichzeitigen oder einer späteren großen Haverei im Fall ihrer Bergung nur dann beizutragen, wenn der Eigenthümer eine Vergütung verlangt.

Art. 723.

Die Frachtgelder tragen bei mit zwei Drittel:

1) des Bruttobetrags, welcher verdient ist;
2) des Betrags, welcher nach Art. 717 als große Haverei in Rechnung kommt.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, die auf zwei Drittel bestimmte Quote bis auf die Hälfte zu ermäßigen.

Ueberfahrtsgelder tragen bei mit dem Betrage, welcher im Falle des Verlustes des Schiffs eingebüßt wäre (Art. 671), nach Abzug der Unkosten, welche alsdann erspart sein würden.

Art. 724.

Haftet auf einem beitragspflichtigen Gegenstand eine, in einem späteren Nothfalle sich gründende Forderung, so trägt der Gegenstand nur mit seinem Werthe nach Abzug dieser Forderung bei.

Art. 725.

Zur großen Haverei tragen nicht bei:

1) die Kriegs- und Mundvorräthe des Schiffs;
2) die Heuer und Effecten der Schiffsbesatzung;
3) die Reiseeffecten der Reisenden.

Sind Vorräthe oder Effecten dieser Art aufgeopfert oder haben sie eine zur großen Haverei gehörige Beschädigung erlitten, so wird für dieselben nach Maaßgabe der Art. 713 bis 717 Vergütung gewährt; für Effecten, welche in Kostbarkeiten, Geldern und Werthpapieren bestehen, wird jedoch nur dann Vergütung gewährt, wenn dieselben dem Schiffer gehörig bezeichnet sind (Art. 608). Vorräthe und Effecten, für welche eine Vergütung gewährt wird, tragen mit dem Werth oder dem Werthsunterschied bei, welcher als große Haverei in Rechnung kommt.

Die im Art. 710 erwähnten Gegenstände sind beitragspflichtig, soweit sie gerettet sind.

Die Bodmereigelder sind nicht beitragspflichtig.

Art. 726.

Wenn nach dem Havereifall und bis zum Beginn der Löschung am Ende der Reise ein beitragspflichtiger Gegenstand ganz verloren geht (Art. 706), oder zum Theil verloren geht, oder im Werthe verringert wird, wohin insbesondere der Fall des Art. 724 gehört, so tritt eine verhältnißmäßige Erhöhung der von den übrigen Gegenständen zu entrichtenden Beiträge ein.

Ist erst nach Beginn der Löschung der Verlust oder die Werthsverringerung erfolgt, so geht der Beitrag, welcher auf den Gegenstand fällt, so weit dieser zur Berichtigung desselben unzureichend geworden ist, den Vergütungsberechtigten verloren.

Art. 727.

Die Vergütungsberechtigten haben wegen der von dem Schiff und der Fracht zu entrichtenden Beiträge die Rechte von Schiffsgläubigern (Tit. 10). Auch in Ansehung der beitragspflichtigen Güter steht ihnen an den einzelnen Gütern wegen des von diesen zu entrichtenden Beitrags ein Pfandrecht zu. Das Pfandrecht kann jedoch nach der Auslieferung der Güter nicht zum Nachtheil des dritten Erwerbers, welcher den Besitz in gutem Glauben erlangt hat, geltend gemacht werden.

Art. 728.

Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung des Beitrags wird durch den Havereifall an sich nicht begründet.

Der Empfänger beitragspflichtiger Güter wird jedoch, wenn ihm bei der Annahme der Güter bekannt ist, daß davon ein Beitrag zu entrichten sei, für den letzteren bis zum Werthe, welchen die Güter zur Zeit ihrer Auslieferung hatten, insoweit persönlich verpflichtet, als der Beitrag, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte geleistet werden können.

Art. 729.

Die Feststellung und Vertheilung der Schäden erfolgt an dem Bestimmungsort und, wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet.

Art. 730.

Der Schiffer ist verpflichtet, die Aufmachung der Dispache ohne Verzug zu veranlassen. Handelt er dieser Verpflichtung zuwider, so macht er sich jedem Betheiligten verantwortlich.

Wird die Aufmachung der Dispache nicht rechtzeitig veranlaßt, so kann jeder Betheiligte die Aufmachung in Antrag bringen und betreiben.

Art. 731.

Im Gebiete dieses Gesetzbuchs wird die Dispache durch die ein- für allemal bestellten oder in deren Ermangelung durch die vom Gericht besonders ernannten Personen (Dispacheure) aufgemacht.

Jeder Betheiligte ist verpflichtet, die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Urkunden, soweit er sie zu seiner Verfügung hat, namentlich Chartepartieen, Connossemente und Facturen dem Dispacheur mitzutheilen.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, über das Verfahren bei Aufmachung der Dispache und die Ausführung derselben nähere Bestimmungen zu erlassen.

Art. 732.

Für die von dem Schiff zu leistenden Beiträge ist den Ladungsbetheiligten Sicherheit zu bestellen, bevor das Schiff den Hafen verlassen darf, in welchem nach Art. 729 die Feststellung und Vertheilung der Schäden erfolgen muß.

Art. 733.

Der Schiffer darf Güter, auf welchen Havereibeiträge haften, vor Berichtigung oder Sicherstellung der letzteren (Art. 616) nicht ausliefern, widrigenfalls er, unbeschadet der Haftung der Güter, für die Beiträge persönlich verantwortlich wird.

Hat der Rheder die Handlungsweise des Schiffers angeordnet, so kommen die Vorschriften des zweiten und dritten Absatzes des Art. 479 zur Anwendung.

Das an den beitragspflichtigen Gütern den Vergütungsberechtigten zustehende Pfandrecht wird für diese durch den Verfrachter ausgeübt.

Art. 734.

Hat der Schiffer zur Fortsetzung der Reise, jedoch zum Zweck einer nicht zur großen Haverei gehörenden Aufwendung, die Ladung verbodmet oder über einen Theil derselben durch Verkauf oder durch

Verwendung verfügt, so ist der Verlust, welchen ein Ladungsbetheiligter dadurch erleidet, daß er wegen seiner Ersatzansprüche aus Schiff und Fracht gar nicht oder nicht vollständig befriedigt werden kann (Art. 509, 510, 613), von sämmtlichen Ladungsbetheiligten nach den Grundsätzen der großen Haverei zu tragen.

Bei der Ermittelung des Verlustes ist in dem Verhältniß zu den Ladungsbetheiligten in allen Fällen, namentlich auch im Falle des zweiten Absatzes des Art. 613, die im Art. 713 bezeichnete Vergütung maaßgebend. Mit dem Werthe, durch welchen diese Vergütung bestimmt wird, tragen die verkauften Güter auch zu einer etwa eintretenden großen Haverei bei (Art. 720).

Art. 735.

Ueber die außerdem nach den Grundsätzen der großen Haverei zu vertheilenden Schäden und Kosten bestimmt der Art. 637.

Die in den Fällen des Art. 637 und des Art. 734 zu entrichtenden Beiträge und eintretenden Vergütungen stehen in allen rechtlichen Beziehungen den Beiträgen und Vergütungen in Fällen der großen Haverei gleich.

Zweiter Abschnitt.

Schaden durch Zusammenstoß von Schiffen.

Art. 736.

Wenn zwei Schiffe zusammenstoßen und entweder auf einer oder auf beiden Seiten durch den Stoß Schiff oder Ladung allein, oder Schiff und Ladung beschädigt werden oder ganz verloren gehen, so ist, falls eine Person der Besatzung des einen Schiffs durch ihr Verschulden den Zusammenstoß herbeigeführt hat, der Rheder dieses Schiffs nach Maaßgabe der Art. 451 und 452 verpflichtet, den durch den Zusammenstoß dem andern Schiff und dessen Ladung zugefügten Schaden zu ersetzen.

Die Eigenthümer der Ladung beider Schiffe sind zum Ersatz des Schadens beizutragen nicht verpflichtet.

Die persönliche Verpflichtung der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen, für die Folgen ihres Verschuldens aufzukommen, wird durch diesen Artikel nicht berührt.

Art. 737.

Fällt keiner Person der Besatzung des einen oder des anderen Schiffs ein Verschulden zur Last oder ist der Zusammenstoß durch

beiderseitiges Verschulden herbeigeführt, so findet ein Anspruch auf Ersatz des dem einen oder anderen, oder beiden Schiffen zugefügten Schadens nicht statt.

Art. 738.

Die beiden vorstehenden Artikel kommen zur Anwendung ohne Unterschied, ob beide Schiffe oder das eine oder das andere sich in der Fahrt oder im Treiben befinden, oder vor Anker oder am Lande befestigt liegen.

Art. 739.

Ist ein durch den Zusammenstoß beschädigtes Schiff gesunken, bevor es einen Hafen erreichen konnte, so wird vermuthet, daß der Untergang des Schiffs eine Folge des Zusammenstoßes war.

Art. 740.

Wenn sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslootsen befunden hat und die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt haben, so ist der Rheder des Schiffs von der Verantwortung für den Schaden frei, welcher durch den von dem Lootsen verschuldeten Zusammenstoß entstanden ist.

Art. 741.

Die Vorschriften dieses Abschnittes kommen auch dann zur Anwendung, wenn mehr als zwei Schiffe zusammenstoßen.

Ist in einem solchen Falle der Zusammenstoß durch eine Person der Besatzung des einen Schiffs verschuldet, so haftet der Rheder des letzteren auch für den Schaden, welcher daraus entsteht, daß durch den Zusammenstoß dieses Schiffs mit einem anderen der Zusammenstoß dieses anderen Schiffs mit einem dritten verursacht ist.

Neunter Titel.

Von der Bergung und Hülfsleistung in Seenoth.

Art. 742.

Wird in einer Seenoth ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise, nachdem sie der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen oder von derselben verlassen waren, von dritten Personen an sich genommen und in Sicherheit gebracht, so haben diese Personen Anspruch auf Bergelohn.

Wird außer dem vorstehenden Fall ein Schiff oder dessen Ladung durch Hülfe dritter Personen aus einer Seenoth gerettet, so haben dieselben nur Anspruch auf Hülfslohn.

Der Schiffsbesatzung des verunglückten oder gefährdeten Schiffs steht ein Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn nicht zu.

Art. 743.

Wenn noch während der Gefahr ein Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns geschlossen ist, so kann derselbe wegen erheblichen Uebermaaßes der zugesicherten Vergütung angefochten und die Herabsetzung der letzteren auf das den Umständen entsprechende Maaß verlangt werden.

Art. 744.

In Ermangelung einer Vereinbarung wird die Höhe des Berge- oder Hülfslohns von dem Richter unter Berücksichtigung aller Umstände des Falls nach billigem Ermessen in Geld festgesetzt.

Art. 745.

Der Berge- oder Hülfslohn umfaßt zugleich die Vergütung für die Aufwendungen, welche zum Zweck des Bergens und Rettens geschehen sind.

Nicht darin enthalten sind die Kosten und Gebühren der Behörden, die von den geborgenen oder geretteten Gegenständen zu entrichtenden Zölle und sonstigen Abgaben und die Kosten zum Zweck der Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung derselben.

Art. 746.

Bei der Bestimmung des Betrags des Berge- oder Hülfslohns kommen insbesondere in Anschlag: der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen, die Zahl der thätig gewesenen Personen, die Gefahr, welcher dieselben ihre Person und ihre Fahrzeuge unterzogen haben, sowie die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat, und der nach Abzug der Kosten (Art. 745, Abs. 2) verbliebene Werth derselben.

Art. 747.

Der Berge- oder Hülfslohn darf ohne den übereinstimmenden Antrag der Parteien nicht auf eine Quote des Werthes der geborgenen oder geretteten Gegenstände festgesetzt werden.

Art. 748.

Der Betrag des Bergelohns soll den dritten Theil des Werthes der geborgenen Gegenstände (Art. 746) nicht übersteigen.

Nur ausnahmsweise, wenn die Bergung mit ungewöhnlichen Anstrengungen und Gefahren verbunden war und jener Werth zugleich ein geringer ist, kann der Betrag bis zur Hälfte des Werthes erhöht werden.

Art. 749.

Der Hülfslohn ist stets unter dem Betrage festzusetzen, welchen der Bergelohn unter sonst gleichen Umständen erreicht haben würde. Auf den Werth der geretteten Gegenstände ist bei Bestimmung des Hülfslohns nur eine untergeordnete Rücksicht zu nehmen.

Art. 750.

Haben mehrere Personen an der Bergung oder Hülfsleistung sich betheiligt, so wird der Berge- oder Hülfslohn unter dieselben nach Maaßgabe der persönlichen und sachlichen Leistungen der Einzelnen und im Zweifel nach der Kopfzahl vertheilt.

Zur gleichmäßigen Theilnahme sind auch diejenigen berechtigt, welche in derselben Gefahr der Rettung von Menschen sich unterzogen haben.

Art. 751.

Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise von einem anderen Schiff geborgen oder gerettet, so wird der Berge- oder Hülfslohn zwischen dem Rheder, dem Schiffer und der übrigen Besatzung des anderen Schiffs, sofern nicht durch Vertrag unter ihnen ein Anderes bestimmt ist, in der Art vertheilt, daß der Rheder die Hälfte, der Schiffer ein Viertel und die übrige Besatzung zusammen gleichfalls ein Viertel erhalten. Die Vertheilung unter die letztere erfolgt nach Verhältniß der Heuer, welche dem Einzelnen gebührt oder seinem Range nach gebühren würde.

Art. 752.

Auf Berge- und Hülfslohn hat keinen Anspruch:

1) wer seine Dienste aufgedrungen, insbesondere ohne Erlaubniß des anwesenden Schiffers das Schiff betreten hat;
2) wer von den geborgenen Gegenständen dem Schiffer, dem Eigenthümer oder der zuständigen Behörde nicht sofort Anzeige gemacht hat.

Art. 753.

Wegen der Bergungs- und Hülfskosten, wozu auch der Berge- und Hülfslohn gezählt wird, steht dem Gläubiger ein Pfandrecht an den geborgenen oder geretteten Gegenständen, an den geborgenen Gegenständen bis zur Sicherheitsleistung zugleich das Zurückbehaltungsrecht zu.

In Ansehung der Geltendmachung des Pfandrechts finden die Vorschriften des zweiten und dritten Absatzes des Art. 697 Anwendung.

Art. 754.

Der Schiffer darf die Güter vor Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers weder ganz noch theilweise ausliefern, widrigenfalls er dem Gläubiger insoweit persönlich verpflichtet wird, als derselbe aus den ausgelieferten Gütern zur Zeit der Auslieferung hätte befriedigt werden können.

Hat der Rheder die Handlungsweise des Schiffers angeordnet, so kommen die Vorschriften des zweiten und dritten Absatzes des Art. 479 zur Anwendung.

Art. 755.

Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Bergungs- und Hülfskosten wird durch die Bergung oder Rettung an sich nicht begründet.

Der Empfänger von Gütern wird jedoch, wenn ihm bei Annahme derselben bekannt ist, daß davon Bergungs- oder Hülfskosten zu berichtigen seien, für diese Kosten insoweit persönlich verpflichtet, als dieselben, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätten berichtiget werden können.

Sind noch andere Gegenstände gemeinschaftlich mit den ausgelieferten Gütern geborgen oder gerettet, so geht die persönliche Haftung des Empfängers über den Betrag nicht hinaus, welcher bei Vertheilung der Kosten über sämmtliche Gegenstände auf die ausgelieferten Güter fällt.

Art. 756.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, die Vorschriften dieses Titels zu ergänzen.

Dieselben können bestimmen, daß über die Verpflichtung zur Zahlung eines Berge- oder Hülfslohns oder über den Betrag desselben

von einer anderen als einer richterlichen Behörde unter Vorbehalt des Rechtswegs (Art. 744) zu entscheiden sei.

Die Bestimmungen der Landesgesetze über die Wiedernehmung eines von dem Feinde genommenen Schiffs werden durch die Vorschriften dieses Titels nicht berührt.

Zehnter Titel.

Von den Schiffsgläubigern.

Art. 757.

Die nachbenannten Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1) die Kosten des Zwangsverkaufs des Schiffs; zu diesen gehören auch die Kosten der Vertheilung des Kaufgelds, sowie die etwaigen Kosten der Bewachung, Verwahrung und Erhaltung des Schiffs und seines Zubehörs seit der Einleitung des Zwangsverkaufs oder seit der derselben vorausgegangenen Beschlagnahme;
2) die in der Ziffer 1 nicht begriffenen Kosten der Bewachung und Verwahrung des Schiffs und seines Zubehörs seit der Einbringung des Schiffs in den letzten Hafen, falls das Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung verkauft ist;
3) die öffentlichen Schiffs-, Schifffahrts- und Hafenabgaben, insbesondere die Tonnen-, Leuchtfeuer-, Quarantaine- und Hafengelder;
4) die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung;
5) die Lootsengelder, sowie die Bergungs-, Hülfs-, Loskaufs- und Reclamekosten;
6) die Beiträge des Schiffs zur großen Haverei;
7) die Forderungen der Bodmereigläubiger, welchen das Schiff verbodmet ist, sowie die Forderungen aus sonstigen Creditgeschäften, welche der Schiffer als solcher während des Aufenthalts des Schiffs außerhalb des Heimathshafens in Nothfällen abgeschlossen hat (Art. 497, 510), auch wenn er Miteigenthümer oder Alleineigenthümer des Schiffs ist; den Forderungen aus solchen Creditgeschäften stehen die Forderungen wegen Lieferungen oder Leistungen gleich, welche ohne Gewährung eines Credits dem Schiffer als solchem während des

Aufenthalts des Schiffs außerhalb des Heimathshafens in Nothfällen zur Erhaltung des Schiffs oder zur Ausführung der Reise gemacht sind, soweit diese Lieferungen oder Leistungen zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich waren;

8) die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und der im zweiten Absatz des Art. 674 erwähnten Reiseeffecten;

9) die nicht unter eine der vorigen Ziffern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat (Art. 452, Ziffer 1), sowie die nicht unter eine der vorigen Ziffern fallenden Forderungen wegen Nichterfüllung oder wegen unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von dem Rheder abgeschlossenen Vertrags, insofern die Ausführung des letzteren zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat (Art. 452, Ziffer 2);

10) die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (Art. 451 und 452, Ziffer 3), auch wenn dieselbe zugleich Miteigenthümer oder Alleineigenthümer des Schiffs ist.

Art. 758.

Den Schiffsgläubigern, welchen das Schiff nicht schon durch Verbodmung verpfändet ist, steht ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiff und dem Zubehör desselben zu.

Das Pfandrecht ist gegen dritte Besitzer des Schiffs verfolgbar.

Art. 759.

Das gesetzliche Pfandrecht eines jeden dieser Schiffsgläubiger erstreckt sich außerdem auf die Bruttofracht derjenigen Reise, aus welcher seine Forderung entstanden ist.

Art. 760.

Als eine Reise im Sinne dieses Titels wird diejenige angesehen, zu welcher das Schiff von Neuem ausgerüstet, oder welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrags oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird.

Art. 761.

Den im Art. 757 unter Ziffer 4 aufgeführten Schiffsgläubigern steht wegen der aus einer späteren Reise entstandenen Forderungen

zugleich ein gesetzliches Pfandrecht an der Fracht der früheren Reisen zu, sofern die verschiedenen Reisen unter denselben Dienst- und Heuervertrag fallen (Art. 521, 536, 538, 554).

Art. 762.

Auf das dem Bodmereigläubiger in Gemäßheit des Art. 680 zustehende Pfandrecht finden dieselben Vorschriften Anwendung, welche für das gesetzliche Pfandrecht der übrigen Schiffsgläubiger gelten.

Der Umfang des Pfandrechts des Bodmereigläubigers bestimmt sich jedoch nach dem Inhalt des Bodmereivertrags (Art. 681).

Art. 763.

Das einem Schiffsgläubiger zustehende Pfandrecht gilt in gleichem Maaße für Kapital, Zinsen, Bodmereiprämie und Kosten.

Art. 764.

Der Schiffsgläubiger, welcher sein Pfandrecht verfolgt, kann sowohl den Rheder als auch den Schiffer belangen, den letzteren auch dann, wenn das Schiff in dem Heimathshafen liegt (Art. 495).

Das gegen den Schiffer ergangene Erkenntniß ist in Ansehung des Pfandrechts gegen den Rheder wirksam.

Art. 765.

Auf die Rechte eines Schiffsgläubigers hat es keinen Einfluß, daß der Rheder für die Forderung bei deren Entstehung oder später zugleich persönlich verpflichtet wird.

Diese Vorschrift findet insbesondere auf die Forderungen der Schiffsbesatzung aus den Dienst- und Heuerverträgen Anwendung (Art. 453).

Art. 766.

Gehört das Schiff einer Rhederei, so haftet das Schiff und die Fracht den Schiffsgläubigern in gleicher Weise, als wenn das Schiff nur einem Rheder gehörte.

Art. 767.

Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger am Schiff erlischt:

1) durch den im Inland im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgten Verkauf des Schiffs; an Stelle des letzteren tritt für die Schiffsgläubiger das Kaufgeld.

Es müssen die Schiffsgläubiger zur Wahrnehmung ihrer Rechte öffentlich aufgefordert werden; im Uebrigen bleiben die Vorschriften über das den Verkauf betreffende Verfahren den Landesgesetzen vorbehalten;

2) durch den von dem Schiffer im Falle der zwingenden Nothwendigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse bewirkten Verkauf des Schiffs (Art. 499); an Stelle des letzteren tritt für die Schiffsgläubiger das Kaufgeld, so lange es bei dem Käufer aussteht oder noch in den Händen des Schiffers ist.

Art. 768.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, zu bestimmen, daß auch in anderen Veräußerungsfällen die Pfandrechte erlöschen, wenn die Schiffsgläubiger zur Anmeldung der Pfandrechte ohne Erfolg öffentlich aufgefordert sind, oder wenn die Schiffsgläubiger ihre Pfandrechte innerhalb einer bestimmten Frist, seitdem das Schiff in dem Heimathshafen oder in einem inländischen Hafen sich befunden hat, bei der zuständigen Behörde nicht angemeldet haben.

Art. 769.

Der Art. 767 findet keine Anwendung, wenn nicht das ganze Schiff, sondern nur eine oder mehrere Schiffsparten veräußert werden.

Art. 770.

In Ansehung des Schiffs haben die Kosten des Zwangsverkaufs (Art. 757, Ziffer 1) und die Bewachungs- und Verwahrungskosten seit der Einbringung in den letzten Hafen (Art. 757, Ziffer 2) vor allen anderen Forderungen der Schiffsgläubiger den Vorzug.

Die Kosten des Zwangsverkaufs gehen den Bewachungs- und Verwahrungskosten seit der Einbringung in den letzten Hafen vor.

Art. 771.

Von den übrigen Forderungen gehen die, die letzte Reise (Art. 760) betreffenden Forderungen, zu welchen auch die nach der Beendigung der letzten Reise entstandenen Forderungen gerechnet werden, den Forderungen vor, welche die früheren Reisen betreffen.

Von den Forderungen, welche nicht die letzte Reise betreffen, gehen die eine spätere Reise betreffenden denjenigen vor, welche eine frühere Reise betreffen.

Den im Art. 757 unter Ziffer 4 aufgeführten Schiffsgläubigern gebührt jedoch wegen der eine frühere Reise betreffenden Forderungen dasselbe Vorzugsrecht, welches ihnen wegen der eine spätere Reise betreffenden Forderungen zusteht, sofern die verschiedenen Reisen unter denselben Dienst- oder Heuervertrag fallen.

Wenn die Bodmereireise mehrere Reisen im Sinne des Art. 760 umfaßt, so steht der Bodmereigläubiger denjenigen Schiffsgläubigern nach, deren Forderungen die nach Vollendung der ersten dieser Reisen angetretenen späteren Reisen betreffen.

Art. 772.

Die Forderungen, welche dieselbe Reise betreffen, sowie diejenigen, welche als dieselbe Reise betreffend anzusehen sind (Art. 771), werden in nachstehender Ordnung berichtigt:

1) die öffentlichen Schiffs-, Schifffahrts- und Hafenabgaben (Art. 757, Ziffer 3);
2) die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung (Art. 757, Ziffer 4);
3) die Lootsengelder, sowie die Bergungs-, Hülfs-, Loskaufs- und Reclamekosten (Art. 757, Ziffer 5), die Beiträge des Schiffs zur großen Haverei (Art. 757, Ziffer 6), die Forderungen aus den von dem Schiffer in Nothfällen abgeschlossenen Bodmerei- und sonstigen Creditgeschäften, sowie die diesen Forderungen gleichzuachtenden Forderungen (Art. 757, Ziffer 7);
4) die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung von Gütern und Reiseeffecten (Art. 757, Ziffer 8);
5) die im Art. 757 unter Ziffer 9 und 10 aufgeführten Forderungen.

Art. 773.

Von den unter Ziffer 1, 2, 4 und 5 des Art. 772 aufgeführten Forderungen sind die unter derselben Ziffer dieses Artikels aufgeführten gleichberechtigt.

Von den unter Ziffer 3 des Art. 772 aufgeführten Forderungen geht dagegen die später entstandene der früher entstandenen vor; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt.

Hat der Schiffer aus Anlaß desselben Nothfalls verschiedene Geschäfte abgeschlossen (Art. 757, Ziffer 7), so gelten die daraus herrührenden Forderungen als gleichzeitig entstanden.

Forderungen aus Creditgeschäften, namentlich aus Bodmereiverträgen, welche der Schiffer zur Berichtigung früherer, unter die Ziffer 3 des Art. 772 fallender Forderungen eingegangen ist, sowie Forderungen aus Verträgen, welche derselbe behufs Verlängerung der Zahlungszeit, Anerkennung oder Erneuerung solcher früherer Forderungen abgeschlossen hat, haben auch dann, wenn das Creditgeschäft oder der Vertrag zur Fortsetzung der Reise nothwendig war, nur dasjenige Vorzugsrecht, welches der früheren Forderung zustand.

Art. 774.

Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an der Fracht (Art. 759) ist nur so lange wirksam, als die Fracht noch aussteht oder die Frachtgelder in den Händen des Schiffers sind.

Auch auf dieses Pfandrecht finden die in den vorstehenden Artikeln über die Rangordnung enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

Im Falle der Cession der Fracht kann das Pfandrecht der Schiffsgläubiger, so lange die Fracht noch aussteht oder die Frachtgelder in den Händen des Schiffers sind, auch dem Cessionar gegenüber geltend gemacht werden.

Insoweit der Rheder die Fracht eingezogen hat, haftet er den Schiffsgläubigern, welchen das Pfandrecht dadurch ganz oder zum Theil entgeht, persönlich und zwar einem jeden in Höhe desjenigen Betrags, welcher für denselben bei Vertheilung des eingezogenen Betrags nach der gesetzlichen Rangordnung sich ergiebt.

Dieselbe persönliche Haftung des Rheders tritt ein in Ansehung der am Abladungsort zur Abladungszeit üblichen Fracht für die Güter, welche für seine Rechnung abgeladen sind.

Art. 775.

Hat der Rheder die Fracht zur Befriedigung eines oder mehrerer Gläubiger, welchen ein Pfandrecht an derselben zustand, verwendet, so ist er den Gläubigern, welchen der Vorzug gebührt hätte, nur insoweit verantwortlich, als erwiesen wird, daß er dieselben wissentlich verkürzt hat.

Art. 776.

Insoweit der Rheder in dem im Art. 767 unter Ziffer 1 und 2 erwähnten Fällen das Kaufgeld eingezogen hat, haftet er in Höhe des eingezogenen Betrags sämmtlichen Schiffsgläubigern in gleicher Weise

persönlich, wie den Gläubigern einer Reise im Falle der Einziehung der Fracht (Art. 774, 775).

Art. 777.

Wenn der Rheder, nachdem er von der Forderung eines Schiffsgläubigers, für welche er nur mit Schiff und Fracht haftet, Kenntniß erhalten hat, das Schiff zu einer neuen Reise (Art. 760) in See sendet, ohne daß das Interesse des Schiffsgläubigers es geboten hat, so wird er für die Forderung in Höhe desjenigen Betrags zugleich persönlich verpflichtet, welcher für den Gläubiger sich ergeben haben würde, falls der Werth, welchen das Schiff bei Antritt der Reise hatte, unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung vertheilt worden wäre.

Es wird bis zum Beweise des Gegentheils angenommen, daß der Gläubiger bei dieser Vertheilung seine vollständige Befriedigung erlangt haben würde.

Die persönliche Verpflichtung des Rheders, welche aus der Einziehung der dem Gläubiger haftenden Fracht entsteht (Art. 774), wird durch diesen Artikel nicht berührt.

Art. 778.

Die Vergütung für Aufopferung oder Beschädigung in Fällen der großen Haverei tritt für die Schiffsgläubiger an Stelle desjenigen, wofür die Vergütung bestimmt ist.

Dasselbe gilt von der Entschädigung, welche im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffs, oder wegen entzogener Fracht im Falle des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern dem Rheder von demjenigen gezahlt werden muß, welcher den Schaden durch eine rechtswidrige Handlung verursacht hat.

Ist die Vergütung oder Entschädigung von dem Rheder eingezogen, so haftet er in Höhe des eingezogenen Betrags den Schiffsgläubigern in gleicher Art persönlich, wie den Gläubigern einer Reise im Falle der Einziehung der Fracht (Art. 774, 775).

Art. 779.

Im Falle der Concurrenz der Schiffsgläubiger, welche ihr Pfandrecht verfolgen, mit anderen Pfandgläubigern oder sonstigen Gläubigern, haben die Schiffsgläubiger den Vorzug.

Art. 780.

Die Bestimmungen der Art. 767 und 769 über das Erlöschen der Pfandrechte der Schiffsgläubiger finden auch Anwendung auf die sonstigen Pfandrechte, welche nach den Landesgesetzen an dem Schiff oder einer Schiffspart durch Willenserklärung oder Gesetz erworben und gegen den dritten Besitzer verfolgbar sind.

Die Vorschrift des Art. 767, Ziffer 1, tritt auch rücksichtlich der auf einer Schiffspart haftenden Pfandrechte im Falle des Zwangsverkaufs dieser Schiffspart ein.

Im Uebrigen werden die Rechte der im ersten Absatz erwähnten Pfandgläubiger nicht nach den Bestimmungen dieses Titels, sondern nach den Landesgesetzen beurtheilt.

Art. 781.

Von den auf den Gütern wegen der Fracht, der Bodmereigelder, der Beiträge zur großen Haverei und der Bergungs- und Hülfskosten (Art. 624, 626, 680, 727, 753) haftenden Pfandrechten steht das wegen der Fracht allen übrigen nach; unter diesen übrigen hat das später entstandene vor dem früher entstandenen den Vorzug; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt. Die Forderungen aus den von dem Schiffer aus Anlaß desselben Nothfalls abgeschlossenen Geschäften gelten als gleichzeitig entstanden.

In den Fällen der großen Haverei und des Verlustes oder der Beschädigung durch rechtswidrige Handlungen kommen die Vorschriften des Art. 778, und in dem Falle des von dem Schiffer zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes nach Maaßgabe des dritten Absatzes des Art. 504 bewirkten Verkaufs die Vorschriften des Art. 767, Ziffer 2, und wenn derjenige, für dessen Rechnung der Verkauf geschehen ist, das Kaufgeld einzieht, der Art. 776 zur Anwendung.

Elfter Titel.

Von der Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt.

Erster Abschnitt.

Allgemeine Grundsätze.

Art. 782.

Jedes in Geld schätzbare Interesse, welches Jemand daran hat, daß Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt bestehe, kann Gegenstand der Seeversicherung sein.

Art. 783.

Es können insbesondere versichert werden:

das Schiff;
die Fracht;
die Ueberfahrtsgelder;
die Güter;
die Bodmereigelder;
die Havereigelder;
andere Forderungen, zu deren Deckung Schiff, Fracht, Ueberfahrtsgelder oder Güter dienen;
der von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort erwartete Gewinn (imaginäre Gewinn);
die zu verdienende Provision;
die von dem Versicherer übernommene Gefahr (Rückversicherung).

In der einen dieser Versicherungen ist die andere nicht enthalten.

Art. 784.

Die Heuerforderung des Schiffers und der Schiffsmannschaft kann nicht versichert werden.

Art. 785.

Der Versicherungsnehmer kann entweder sein eigenes Interesse (Versicherung für eigene Rechnung), oder das Interesse eines Dritten (Versicherung für fremde Rechnung), und in dem letzteren Falle mit oder ohne Bezeichnung der Person des Versicherten unter Versicherung bringen.

Es kann im Vertrag auch unbestimmt gelassen werden, ob die Versicherung für eigene oder für fremde Rechnung genommen wird (für Rechnung „wen es angeht"). Ergiebt sich bei einer Versicherung für Rechnung „wen es angeht", daß dieselbe für fremde Rechnung genommen ist, so kommen die Vorschriften über die Versicherung für fremde Rechnung zur Anwendung.

Die Versicherung gilt als für eigene Rechnung des Versicherungsnehmers geschlossen, wenn der Vertrag nicht ergiebt, daß sie für fremde Rechnung oder für Rechnung „wen es angeht" genommen ist.

Art. 786.

Die Versicherung für fremde Rechnung ist für den Versichere nur dann verbindlich, wenn entweder der Versicherungsnehmer zur Ein-

gehung derselben von dem Versicherten beauftragt war, oder wenn der Mangel eines solchen Auftrags von dem Versicherungsnehmer bei dem Abschluß des Vertrags dem Versicherer angezeigt wird.

Ist die Anzeige unterlassen, so kann der Mangel des Auftrags dadurch nicht ersetzt werden, daß der Versicherte die Versicherung nachträglich genehmigt.

Ist die Anzeige erfolgt, so ist die Verbindlichkeit der Versicherung für den Versicherer von der nachträglichen Genehmigung des Versicherten nicht abhängig.

Der Versicherer, für welchen nach den Bestimmungen dieses Artikels der Versicherungsvertrag unverbindlich ist, hat, selbst wenn er die Unverbindlichkeit des Vertrags geltend macht, gleichwohl auf die volle Prämie Anspruch.

Art. 787.

Ist die Versicherung von einem Bevollmächtigten, von einem Geschäftsführer ohne Auftrag, oder von einem sonstigen Vertreter des Versicherten in dessen Namen geschlossen, so ist im Sinne dieses Gesetzbuchs weder der Vertreter Versicherungsnehmer, noch die Versicherung selbst eine Versicherung für fremde Rechnung.

Im Zweifel wird angenommen, daß selbst die auf das Interesse eines benannten Dritten sich beziehende Versicherung eine Versicherung für fremde Rechnung ist.

Art. 788.

Der Versicherer ist verpflichtet, eine von ihm unterzeichnete schriftliche Urkunde (Police) über den Versicherungsvertrag dem Versicherungsnehmer auf dessen Verlangen auszuhändigen.

Art. 789.

Auf die Gültigkeit des Versicherungsvertrags hat es keinen Einfluß, daß zur Zeit des Abschlusses desselben die Möglichkeit des Eintritts eines zu ersetzenden Schadens schon ausgeschlossen, oder daß der zu ersetzende Schaden bereits eingetreten ist.

Waren jedoch beide Theile von dem Sachverhältniß unterrichtet, so ist der Vertrag als Versicherungsvertrag ungültig.

Wußte nur der Versicherer, daß die Möglichkeit des Eintritts eines zu ersetzenden Schadens schon ausgeschlossen sei, oder wußte nur der Versicherungsnehmer, daß der zu ersetzende Schaden schon eingetreten sei, so ist der Vertrag für den anderen, von dem Sachverhältniß nicht

unterrichteten Theil unverbindlich. Im zweiten Falle hat der Versicherer, selbst wenn er die Unverbindlichkeit des Vertrags geltend macht, gleichwohl auf die volle Prämie Anspruch.

Im Falle der Vertrag für den Versicherungsnehmer durch einen Vertreter abgeschlossen wird, kommt die Vorschrift des zweiten Absatzes des Art. 810, im Falle der Versicherung für fremde Rechnung die Vorschrift des Art. 811 und im Falle der Versicherung mehrerer Gegenstände oder einer Gesammtheit von Gegenständen die Vorschrift des Art. 814 zur Anwendung.

Art. 790.

Der volle Werth des versicherten Gegenstandes ist der Versicherungswerth.

Die Versicherungssumme kann den Versicherungswerth nicht übersteigen.

Soweit die Versicherungssumme den Versicherungswerth übersteigt (Ueberversicherung), hat die Versicherung keine rechtliche Geltung.

Art. 791.

Uebersteigt im Fall einer gleichzeitigen Abschließung verschiedener Versicherungsverträge der Gesammtbetrag der Versicherungssummen den Versicherungswerth, so haften alle Versicherer zusammen nur in Höhe des Versicherungswerths, und zwar jeder einzelne für so viele Procente des Versicherungswerths, als seine Versicherungssumme Procente des Gesammtbetrags der Versicherungssummen bildet. Hierbei wird im Zweifel vermuthet, daß die Verträge gleichzeitig abgeschlossen sind.

Mehrere Versicherungsverträge, worüber eine gemeinschaftliche Police ertheilt ist, ingleichen mehrere Versicherungsverträge, welche an demselben Tage abgeschlossen sind, gelten als gleichzeitig abgeschlossen.

Art. 792.

Wird ein Gegenstand, welcher bereits zum vollen Werthe versichert ist, nochmals versichert, so hat die spätere Versicherung insoweit keine rechtliche Geltung, als der Gegenstand auf dieselbe Zeit und gegen dieselbe Gefahr bereits versichert ist (Doppelversicherung).

Ist durch die frühere Versicherung nicht der volle Werth versichert, so gilt die spätere Versicherung, insoweit sie auf dieselbe Zeit und gegen dieselbe Gefahr genommen ist, nur für den noch nicht versicherten Theil des Werths.

Art. 793.

Die spätere Versicherung hat jedoch ungeachtet der Eingehung der früheren Versicherung rechtliche Geltung:

1) wenn bei dem Abschluß des späteren Vertrags mit dem Versicherer vereinbart wird, daß demselben die Rechte aus der früheren Versicherung abzutreten seien;
2) wenn die spätere Versicherung unter der Bedingung geschlossen wird, daß der Versicherer nur insoweit hafte, als der Versicherte sich an dem früheren Versicherer wegen Zahlungsunfähigkeit desselben nicht zu erholen vermöge oder die frühere Versicherung nicht zu Recht bestehe;
3) wenn der frühere Versicherer mittelst Verzichtanzeige seiner Verpflichtung insoweit entlassen wird, als zur Vermeidung einer Doppelversicherung nöthig ist, und der spätere Versicherer bei Eingehung der späteren Versicherung hievon benachrichtigt wird. Dem früheren Versicherer gebührt in diesem Fall, obschon er von seiner Verpflichtung befreit wird, gleichwohl die volle Prämie.

Art. 794.

Im Falle der Doppelversicherung hat nicht die zuerst genommene, sondern die später genommene Versicherung rechtliche Geltung, wenn die frühere Versicherung für fremde Rechnung ohne Auftrag genommen ist, die spätere dagegen von dem Versicherten selbst genommen wird, sofern in einem solchen Falle der Versicherte entweder bei Eingehung der späteren Versicherung von der früheren noch nicht unterrichtet war, oder bei Eingehung der späteren Versicherung dem Versicherer anzeigt, daß er die frühere Versicherung zurückweise.

Die Rechte des früheren Versicherers in Ansehung der Prämie bestimmen sich in diesen Fällen nach den Vorschriften der Art. 900 und 901.

Art. 795.

Sind mehrere Versicherungen gleichzeitig oder nach einander geschlossen worden, so hat ein späterer Verzicht auf die gegen den einen Versicherer begründeten Rechte keinen Einfluß auf die Rechte und Verpflichtungen der übrigen Versicherer.

Art. 796.

Wenn die Versicherungssumme den Versicherungswerth nicht erreicht, so haftet der Versicherer im Fall eines theilweisen Schadens

für den Betrag desselben nur nach Verhältniß der Versicherungssumme zum Versicherungswerth.

Art. 797.

Wird durch Vereinbarung der Parteien der Versicherungswerth auf eine bestimmte Summe (Taxe) festgestellt (taxirte Police), so ist die Taxe unter den Parteien für den Versicherungswerth maaßgebend.

Der Versicherer ist jedoch befugt, eine Herabsetzung der Taxe zu fordern, wenn er beweist, daß dieselbe wesentlich übersetzt sei; ist imaginärer Gewinn taxirt, so hat er im Falle der Anfechtung der Taxe zu beweisen, daß dieselbe den zur Zeit des Abschlusses des Vertrags nach kaufmännischer Berechnung möglicher Weise zu erwartenden Gewinn überstiegen habe.

Eine Police mit der Bestimmung: „vorläufig taxirt" wird, so lange die Taxe nicht in eine feste verwandelt ist, einer nicht taxirten Police (offenen Police) gleichgeachtet.

Bei der Versicherung von Fracht ist die Taxe in Bezug auf einen von dem Versicherer zu ersetzenden Schaden nur dann maaßgebend, wenn dieses besonders bedungen ist.

Art. 798.

Wenn in einem Vertrage mehrere Gegenstände oder eine Gesammtheit von Gegenständen unter einer Versicherungssumme begriffen, aber für einzelne derselben besondere Taxen vereinbart sind, so gelten die Gegenstände, welche besonders taxirt sind, auch als abgesondert versichert.

Art. 799.

Als Versicherungswerth des Schiffs gilt, wenn die Parteien nicht eine andere Grundlage für die Schätzung vereinbart haben, der Werth, welchen das Schiff in dem Zeitpunkt hat, in welchem die Gefahr für den Versicherer zu laufen beginnt.

Diese Bestimmung kommt auch dann zur Anwendung, wenn der Versicherungswerth des Schiffs taxirt ist.

Art. 800.

Die Ausrüstungskosten, die Heuer und die Versicherungskosten können zugleich mit dem Schiff oder besonders versichert werden, insoweit sie nicht bereits durch die Versicherung der Bruttofracht versichert sind. Dieselben gelten nur dann als mit dem Schiff versichert, wenn es vereinbart ist.

Art. 801.

Die Fracht kann bis zu ihrem Bruttobetrage versichert werden, insoweit sie nicht bereits durch die Versicherung der Ausrüstungskosten, der Heuer und der Versicherungskosten versichert ist.

Als Versicherungswerth der Fracht gilt der Betrag der in den Frachtverträgen bedungenen Fracht, und wenn eine bestimmte Fracht nicht bedungen ist, oder insoweit Güter für Rechnung des Rheders verschifft sind, der Betrag der üblichen Fracht (Art. 620).

Art. 802.

Ist bei der Versicherung der Fracht nicht bestimmt, ob dieselbe ganz oder ob nur ein Theil derselben versichert sei, so gilt die ganze Fracht als versichert.

Ist nicht bestimmt, ob die Brutto- oder Nettofracht versichert sei, so gilt die Bruttofracht als versichert.

Wenn die Fracht der Hinreise und die Fracht der Zurückreise unter einer Versicherungssumme versichert sind und nicht bestimmt ist, welcher Theil der Versicherungssumme auf die Fracht der Hinreise und welcher Theil auf die Fracht der Zurückreise falle, so wird die Hälfte derselben auf die Fracht der Hinreise, die Hälfte auf die Fracht der Zurückreise gerechnet.

Art. 803.

Als Versicherungswerth der Güter gilt, wenn die Parteien nicht eine andere Grundlage für die Schätzung vereinbart haben, derjenige Werth, welchen die Güter am Ort und zur Zeit der Abladung haben, unter Hinzurechnung aller Kosten bis an Bord einschließlich der Versicherungskosten.

Die Fracht, sowie die Kosten während der Reise und am Bestimmungsorte werden nur hinzugerechnet, sofern es vereinbart ist.

Die Bestimmungen dieses Artikels kommen auch dann zur Anwendung, wenn der Versicherungswerth der Güter taxirt ist.

Art. 804.

Sind die Ausrüstungskosten oder die Heuer, sei es selbstständig, sei es durch Versicherung der Bruttofracht, versichert, oder sind bei der Versicherung von Gütern die Fracht oder die Kosten während der Reise und am Bestimmungsorte versichert, so leistet der Versicherer für denjenigen Theil derselben keinen Ersatz, welcher in Folge eines Unfalls erspart wird.

Art. 805.

Bei der Versicherung von Gütern ist der imaginäre Gewinn oder die Provision, selbst wenn der Versicherungswerth der Güter taxirt ist, als mitversichert nur anzusehen, sofern es im Vertrage bestimmt ist.

Ist im Falle der Mitversicherung des imaginären Gewinns der Versicherungswerth taxirt, aber nicht bestimmt, welcher Theil der Taxe auf den imaginären Gewinn sich beziehe, so wird angenommen, daß zehn Procent der Taxe auf den imaginären Gewinn fallen. Wenn im Falle der Mitversicherung des imaginären Gewinns der Versicherungswerth nicht taxirt ist, so werden als imaginärer Gewinn zehn Procent des Versicherungswerths der Güter (Art. 803) als versichert betrachtet.

Die Bestimmungen des zweiten Absatzes kommen auch im Falle der Mitversicherung der Provision mit der Maaßgabe zur Anwendung, daß an Stelle der zehn Procent zwei Procent treten.

Art. 806.

Ist der imaginäre Gewinn oder die Provision selbstständig versichert, der Versicherungswerth jedoch nicht taxirt, so wird im Zweifel angenommen, daß die Versicherungssumme zugleich als Taxe des Versicherungswerths gelten soll.

Art. 807.

Die Bodmereigelder können einschließlich der Bodmereiprämie für den Bodmereigläubiger versichert werden.

Ist bei der Versicherung von Bodmereigeldern nicht angegeben, welche Gegenstände verbodmet sind, so wird angenommen, daß Bodmereigelder auf Schiff, Fracht und Ladung versichert seien. Wenn in Wirklichkeit nicht alle diese Gegenstände verbodmet sind, so kann nur der Versicherer auf die vorstehende Bestimmung sich berufen.

Art. 808.

Hat der Versicherer seine Verpflichtungen erfüllt, so tritt er, insoweit er einen Schaden vergütet hat, dessen Erstattung der Versicherte von einem Dritten zu fordern befugt ist, jedoch unbeschadet der Bestimmungen im zweiten Absatze des Art. 778 und im zweiten Absatze des Art. 781, in die Rechte des Versicherten gegen den Dritten.

Der Versicherte ist verpflichtet, dem Versicherer, wenn er es verlangt, auf dessen Kosten eine beglaubigte Anerkennungsurkunde über den Eintritt in die Rechte gegen den Dritten zu ertheilen.

Der Versicherte ist verantwortlich für jede Handlung, durch welche er jene Rechte beeinträchtigt.

Art. 809.

Ist eine Forderung versichert, zu deren Deckung eine den Gefahren der See ausgesetzte Sache dient, so ist der Versicherte im Fall eines Schadens verpflichtet, dem Versicherer, nachdem dieser seine Verpflichtungen erfüllt hat, seine Rechte gegen den Schuldner insoweit abzutreten, als der Versicherer Ersatz geleistet hat.

Der Versicherte ist nicht verpflichtet, die ihm gegen den Schuldner zustehenden Rechte geltend zu machen, bevor er den Versicherer in Anspruch nimmt.

Zweiter Abschnitt.

Anzeigen bei dem Abschlusse des Vertrags.

Art. 810.

Der Versicherungsnehmer ist sowohl im Falle der Versicherung für eigene Rechnung als im Falle der Versicherung für fremde Rechnung verpflichtet, bei dem Abschlusse des Vertrags dem Versicherer alle ihm bekannten Umstände anzuzeigen, welche wegen ihrer Erheblichkeit für die Beurtheilung der von dem Versicherer zu tragenden Gefahr geeignet sind, auf den Entschluß des letzteren, sich auf den Vertrag überhaupt oder unter denselben Bestimmungen einzulassen, Einfluß zu üben.

Wenn der Vertrag für den Versicherungsnehmer durch einen Vertreter desselben abgeschlossen wird, so sind auch die dem Vertreter bekannten Umstände anzuzeigen.

Art. 811.

Im Falle der Versicherung für fremde Rechnung müssen dem Versicherer bei dem Abschlusse des Vertrags auch diejenigen Umstände angezeigt werden, welche dem Versicherten selbst oder einem Zwischenbeauftragten bekannt sind.

Die Kenntniß des Versicherten oder eines Zwischenbeauftragten kommt jedoch nicht in Betracht, wenn der Umstand denselben so spät bekannt wird, daß sie den Versicherungsnehmer ohne Anwendung außergewöhnlicher Maaßregeln vor Abschluß des Vertrags nicht mehr davon benachrichtigen können.

Die Kenntniß des Versicherten kommt auch dann nicht in Betracht, wenn die Versicherung ohne Auftrag und ohne Wissen desselben genommen ist.

Art. 812.

Wenn die in den beiden vorstehenden Artikeln bezeichnete Verpflichtung nicht erfüllt wird, so ist der Vertrag für den Versicherer unverbindlich.

Diese Vorschrift findet jedoch keine Anwendung, wenn der nicht angezeigte Umstand dem Versicherer bekannt war, oder als ihm bekannt vorausgesetzt werden durfte.

Art. 813.

Wird von dem Versicherungsnehmer bei dem Abschlusse des Vertrags in Bezug auf einen erheblichen Umstand (Art. 810) eine unrichtige Anzeige gemacht, so ist der Vertrag für den Versicherer unverbindlich, es sei denn, daß diesem die Unrichtigkeit der Anzeige bekannt war.

Diese Bestimmung kommt zur Anwendung ohne Unterschied, ob die Anzeige wissentlich oder aus Irrthum, ob sie mit oder ohne Verschulden unrichtig gemacht ist.

Art. 814.

Wird bei einer Versicherung mehrerer Gegenstände oder einer Gesammtheit von Gegenständen den Vorschriften der Art. 810 bis 813 in Ansehung eines Umstandes zuwidergehandelt, welcher nur einen Theil der versicherten Gegenstände betrifft, so bleibt der Vertrag für den Versicherer in Ansehung des übrigen Theils verbindlich. Der Vertrag ist jedoch auch in Ansehung dieses Theils für den Versicherer unverbindlich, wenn erhellt, daß der letztere denselben allein unter denselben Bestimmungen nicht versichert haben würde.

Art. 815.

Dem Versicherer gebührt in den Fällen der Art. 810 bis 814, selbst wenn er die gänzliche oder theilweise Unverbindlichkeit des Vertrags geltend macht, gleichwohl die volle Prämie.

Dritter Abschnitt.

Verpflichtungen des Versicherten aus dem Versicherungsvertrage.

Art. 816.

Die Prämie ist, sofern nicht ein Anderes vereinbart ist, sofort nach dem Abschlusse des Vertrags und, wenn eine Police verlangt wird, gegen Auslieferung der Police zu zahlen.

Zur Zahlung der Prämie ist der Versicherungsnehmer verpflichtet.

Wenn bei der Versicherung für fremde Rechnung der Versicherungsnehmer zahlungsunfähig geworden ist und die Prämie von dem Versicherten noch nicht erhalten hat, so kann der Versicherer auch den Versicherten auf Zahlung der Prämie in Anspruch nehmen.

Art. 817.

Wird statt der versicherten Reise, bevor die Gefahr für den Versicherer zu laufen begonnen hat, eine andere Reise angetreten, so ist der Versicherer bei der Versicherung von Schiff und Fracht von jeder Haftung frei, bei anderen Versicherungen trägt der Versicherer die Gefahr für die andere Reise nur dann, wenn die Veränderung der Reise weder von dem Versicherten noch im Auftrage oder mit Genehmigung desselben bewirkt ist.

Wird die versicherte Reise verändert, nachdem die Gefahr für den Versicherer zu laufen begonnen hat, so haftet der Versicherer nicht für die nach der Veränderung der Reise eintretenden Unfälle. Er haftet jedoch für diese Unfälle, wenn die Veränderung weder von dem Versicherten noch im Auftrage oder mit Genehmigung desselben bewirkt, oder wenn sie durch einen Nothfall verursacht ist, es sei denn, daß der letztere in einer Gefahr sich gründet, welche der Versicherer nicht zu tragen hat.

Die Reise ist verändert, sobald der Entschluß, dieselbe nach einem anderen Bestimmungshafen zu richten, zur Ausführung gebracht wird, sollten auch die Wege nach beiden Bestimmungshäfen sich noch nicht geschieden haben. Diese Vorschrift gilt sowohl für die Fälle des ersten als für die Fälle des zweiten Absatzes dieses Artikels.

Art. 818.

Wenn von dem Versicherten oder im Auftrage oder mit Genehmigung desselben der Antritt oder die Vollendung der Reise ungebührlich verzögert, von dem der versicherten Reise entsprechenden Wege

abgewichen oder ein Hafen angelaufen wird, dessen Angehung als in der versicherten Reise begriffen nicht erachtet werden kann, oder wenn der Versicherte in anderer Weise eine Vergrößerung oder Veränderung der Gefahr veranlaßt, namentlich eine in dieser Beziehung ertheilte besondere Zusage nicht erfüllt, so haftet der Versicherer nicht für die später sich ereignenden Unfälle.

Diese Wirkung tritt jedoch nicht ein:

1) wenn erhellt, daß die Vergrößerung oder Veränderung der Gefahr keinen Einfluß auf den späteren Unfall hat üben können;
2) wenn die Vergrößerung oder Veränderung der Gefahr, nachdem die Gefahr für den Versicherer bereits zu laufen begonnen hat, durch einen Nothfall verursacht ist, es sei denn, daß der letztere in einer Gefahr sich gründet, welche der Versicherer nicht zu tragen hat;
3) wenn der Schiffer zu der Abweichung von dem Wege durch das Gebot der Menschlichkeit genöthigt ist.

Art. 819.

Wird bei dem Abschlusse des Vertrags der Schiffer bezeichnet, so ist in dieser Bezeichnung allein noch nicht die Zusage enthalten, daß der benannte Schiffer auch die Führung des Schiffs behalten werde.

Art. 820.

Bei der Versicherung von Gütern haftet der Versicherer für keinen Unfall, wenn und insoweit die Beförderung derselben nicht mit dem zum Transport bestimmten Schiff geschieht. Er haftet jedoch nach Maaßgabe des Vertrags, wenn die Güter, nachdem die Gefahr für ihn bereits zu laufen begonnen hat, ohne Auftrag und ohne Genehmigung des Versicherten in anderer Art als mit dem zum Transport bestimmten Schiff weiter befördert werden, oder wenn dies in Folge eines Unfalls geschieht, es sei denn, daß der letztere in einer Gefahr sich gründet, welche der Versicherer nicht zu tragen hat.

Art. 821.

Bei der Versicherung von Gütern ohne Bezeichnung des Schiffs oder der Schiffe (in unbestimmten oder unbenannten Schiffen) muß der Versicherte, sobald er Nachricht erhält, in welches Schiff versicherte Güter abgeladen sind, diese Nachricht dem Versicherer mittheilen.

Im Falle der Nichterfüllung dieser Verpflichtung haftet der Versicherer für keinen Unfall, welcher den abgeladenen Gütern zustößt.

Art. 822.

Jeder Unfall muß, sobald der Versicherungsnehmer oder der Versicherte, wenn dieser von der Versicherung Kenntniß hat, Nachricht von dem Unfall erhält, dem Versicherer angezeigt werden, widrigenfalls der Versicherer befugt ist, von der Entschädigungssumme den Betrag abzuziehen, um welchen dieselbe bei rechtzeitiger Anzeige sich gemindert hätte.

Art. 823.

Der Versicherte ist verpflichtet, wenn ein Unfall sich zuträgt, sowohl für die Rettung der versicherten Sachen als für die Abwendung größerer Nachtheile thunlichst zu sorgen.

Er hat jedoch, wenn thunlich, über die erforderlichen Maaßregeln vorher mit dem Versicherer Rücksprache zu nehmen.

Vierter Abschnitt.
Umfang der Gefahr.

Art. 824.

Der Versicherer trägt alle Gefahren, welchen Schiff oder Ladung während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind, soweit nicht durch die nachfolgenden Bestimmungen oder durch Vertrag ein Anderes bestimmt ist.

Er trägt insbesondere:

1) die Gefahr der Elementarereignisse und der sonstigen Seeunfälle, selbst wenn diese durch das Verschulden eines Dritten veranlaßt sind, als: Eindringen des Seewassers, Strandung, Schiffbruch, Sinken, Feuer, Explosion, Blitz, Erdbeben, Beschädigung durch Eis u. s. w.;
2) die Gefahr des Kriegs und der Verfügungen von hoher Hand;
3) die Gefahr des auf Antrag eines Dritten verhängten, von dem Versicherten nicht verschuldeten Arrestes;
4) die Gefahr des Diebstahls, sowie die Gefahr des Seeraubs, der Plünderung und sonstiger Gewaltthätigkeiten;
5) die Gefahr der Verbodmung der versicherten Güter zur Fortsetzung der Reise oder der Verfügung über dieselben durch Verkauf oder durch Verwendung zu gleichem Zweck (Art. 507 bis 510, 734);

6) die Gefahr der Unredlichkeit oder des Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung, sofern daraus für den versicherten Gegenstand ein Schaden entsteht;
7) die Gefahr des Zusammenstoßes von Schiffen, und zwar ohne Unterschied, ob der Versicherte in Folge des Zusammenstoßes unmittelbar oder ob er mittelbar dadurch einen Schaden erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat.

Art. 825.

Dem Versicherer fallen die nachstehend bezeichneten Schäden nicht zur Last:

1) bei der Versicherung von Schiff oder Fracht:
   der Schaden, welcher daraus entsteht, daß das Schiff in einem nicht seetüchtigen Zustande oder nicht gehörig ausgerüstet oder bemannt oder ohne die erforderlichen Papiere (Art. 480) in See gesandt ist;
   der Schaden, welcher außer dem Falle des Zusammenstoßes von Schiffen daraus entsteht, daß der Rheder für den durch eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten zugefügten Schaden haften muß (Art. 451 und 452);
2) bei einer auf das Schiff sich beziehenden Versicherung:
   der Schaden an Schiff und Zubehör, welcher nur eine Folge der Abnutzung des Schiffs im gewöhnlichen Gebrauch ist;
   der Schaden an Schiff und Zubehör, welcher nur durch Alter, Fäulniß oder Wurmfraß verursacht wird;
3) bei einer auf Güter oder Fracht sich beziehenden Versicherung der Schaden, welcher durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl., oder durch mangelhafte Verpackung der Güter entsteht oder an diesen durch Ratten oder Mäuse verursacht wird; wenn jedoch die Reise durch einen Unfall, für welchen der Versicherer haftet, ungewöhnlich verzögert wird, so hat der Versicherer den unter dieser Ziffer bezeichneten Schaden in dem Maaße zu ersetzen, in welchem die Verzögerung dessen Ursache ist;
4) der Schaden, welcher in einem Verschulden des Versicherten sich gründet, und bei der Versicherung von Gütern oder imaginärem Gewinn auch der Schaden, welcher durch ein dem

Ablader, Empfänger oder Kargadeur in dieser ihrer Eigenschaft zur Last fallendes Verschulden entsteht.

Art. 826.

Die Verpflichtung des Versicherers zum Ersatz eines Schadens tritt auch dann ein, wenn dem Versicherten ein Anspruch auf dessen Vergütung gegen den Schiffer oder eine andere Person zusteht. Der Versicherte kann sich wegen Ersatzes des Schadens zunächst an den Versicherer halten. Er hat jedoch dem Versicherer die zur wirksamen Verfolgung eines solchen Anspruchs etwa erforderliche Hülfe zu gewähren, auch für die Sicherstellung des Anspruchs durch Einbehaltung der Fracht, Auswirkung der Beschlagnahme des Schiffs oder in sonst geeigneter Weise auf Kosten des Versicherers die nach den Umständen angemessene Sorge zu tragen (Art. 823).

Art. 827.

Bei der Versicherung des Schiffs für eine Reise beginnt die Gefahr für den Versicherer mit dem Zeitpunkt, in welchem mit der Einnahme der Ladung oder des Ballastes angefangen wird oder, wenn weder Ladung noch Ballast einzunehmen ist, mit dem Zeitpunkt der Abfahrt des Schiffs. Sie endet mit dem Zeitpunkt, in welchem die Löschung der Ladung oder des Ballastes im Bestimmungshafen beendigt ist.

Wird die Löschung von dem Versicherten ungebührlich verzögert, so endet die Gefahr mit dem Zeitpunkt, in welchem die Löschung beendigt sein würde, falls ein solcher Verzug nicht stattgefunden hätte.

Wird vor Beendigung der Löschung für eine neue Reise Ladung oder Ballast eingenommen, so endet die Gefahr mit dem Zeitpunkt, in welchem mit der Einnahme der Ladung oder des Ballastes begonnen wird.

Art. 828.

Sind Güter, imaginärer Gewinn oder die von verschifften Gütern zu verdienende Provision versichert, so beginnt die Gefahr mit dem Zeitpunkt, in welchem die Güter zum Zweck der Einladung in das Schiff oder in die Leichterfahrzeuge vom Lande scheiden; sie endet mit dem Zeitpunkt, in welchem die Güter im Bestimmungshafen wieder an das Land gelangen.

Wird die Löschung von dem Versicherten oder bei der Versicherung von Gütern oder imaginärem Gewinn von dem Versicherten

oder von einer der im Art. 825 unter Ziffer 4 bezeichneten Personen ungebührlich verzögert, so endet die Gefahr mit dem Zeitpunkt, in welchem die Löschung beendigt sein würde, falls ein solcher Verzug nicht stattgefunden hätte.

Bei der Einladung und Ausladung trägt der Versicherer die Gefahr der ortsgebräuchlichen Benutzung von Leichterfahrzeugen.

Art. 829.

Bei der Versicherung der Fracht beginnt und endet die Gefahr in Ansehung der Unfälle, welchen das Schiff und dadurch die Fracht ausgesetzt ist, mit demselben Zeitpunkt, in dem die Gefahr bei der Versicherung des Schiffs für dieselbe Reise beginnen und enden würde, in Ansehung der Unfälle, welchen die Güter ausgesetzt sind und dadurch die Fracht ausgesetzt ist, mit demselben Zeitpunkt, in welchem die Gefahr bei der Versicherung der Güter für dieselbe Reise beginnen und enden würde.

Bei der Versicherung von Ueberfahrtsgeldern beginnt und endet die Gefahr mit demselben Zeitpunkt, in welchem die Gefahr bei der Versicherung des Schiffs beginnen und enden würde.

Der Versicherer von Fracht- und Ueberfahrtsgeldern haftet für einen Unfall, von welchem das Schiff betroffen wird, nur insoweit, als Fracht- oder Ueberfahrtsverträge bereits abgeschlossen sind, und wenn der Rheder Güter für seine Rechnung verschifft, nur insoweit, als dieselben zum Zweck der Einladung in das Schiff oder in die Leichterfahrzeuge bereits vom Lande geschieden sind.

Art. 830.

Bei der Versicherung von Bodmerei- und Havereigeldern beginnt die Gefahr mit dem Zeitpunkt, in welchem die Gelder vorgeschossen sind, oder wenn der Versicherte selbst die Havereigelder verausgabt hat, mit dem Zeitpunkt, in welchem dieselben verwendet sind; sie endet mit dem Zeitpunkt, in welchem sie bei einer Versicherung der Gegenstände, welche verbodmet oder worauf die Havereigelder verwendet sind, enden würde.

Art. 831.

Die begonnene Gefahr läuft für den Versicherer während der bedungenen Zeit oder der versicherten Reise ununterbrochen fort. Der Versicherer trägt insbesondere die Gefahr auch während des Aufenthalts in einem Noth- oder Zwischenhafen und, im Falle der Ver-

sicherung für die Hin- und Rückreise, während des Aufenthalts des Schiffs in dem Bestimmungshafen der Hinreise.

Müssen die Güter einstweilen gelöscht werden oder wird das Schiff zur Reparatur an das Land gebracht, so trägt der Versicherer die Gefahr auch während die Güter oder das Schiff sich am Lande befinden.

Art. 832.

Wenn nach dem Beginn der Gefahr die versicherte Reise freiwillig oder gezwungen aufgegeben wird, so tritt in Ansehung der Beendigung der Gefahr der Hafen, in welchem die Reise beendigt wird, an die Stelle des Bestimmungshafens.

Werden die Güter, nachdem die Reise des Schiffs aufgegeben ist, in anderer Art als mit dem zum Transport bestimmten Schiff nach dem Bestimmungshafen weiter befördert, so läuft in Betreff derselben die begonnene Gefahr fort, auch wenn die Weiterbeförderung ganz oder zum Theil zu Lande geschieht. Der Versicherer trägt in solchen Fällen zugleich die Kosten der früheren Löschung, die Kosten der einstweiligen Lagerung und die Mehrkosten der Weiterbeförderung, auch wenn diese zu Lande erfolgt.

Art. 833.

Die Art. 831 und 832 gelten nur unbeschadet der in den Art. 818 und 820 enthaltenen Vorschriften.

Art. 834.

Ist die Dauer der Versicherung nach Tagen, Wochen, Monaten oder Jahren bestimmt, so wird die Zeit nach dem Kalender und der Tag von Mitternacht zu Mitternacht berechnet. Der Versicherer trägt die Gefahr während des Anfangstags und Schlußtags.

Bei der Berechnung der Zeit ist der Ort, wo das Schiff sich befindet, maaßgebend.

Art. 835.

Wenn im Falle der Versicherung des Schiffs auf Zeit dasselbe bei dem Ablauf der im Vertrage festgesetzten Versicherungszeit unterwegs ist, so gilt die Versicherung in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung als verlängert bis zur Ankunft des Schiffs im nächsten Bestimmungshafen und, falls in diesem gelöscht wird, bis zur Beendigung der Löschung (Art. 827). Der Versicherte ist jedoch befugt, die Verlängerung durch eine dem Versicherer, so lange das

Schiff noch nicht unterwegs ist, kundzugebende Erklärung auszuschließen.

Im Falle der Verlängerung hat der Versicherte für die Dauer derselben und, wenn die Verschollenheit des Schiffs eintritt, bis zum Ablauf der Verschollenheitsfrist die vereinbarte Zeitprämie fortzuentrichten.

Ist die Verlängerung ausgeschlossen, so kann der Versicherer, wenn die Verschollenheitsfrist über die Versicherungszeit hinausläuft, auf Grund der Verschollenheit nicht in Anspruch genommen werden.

Art. 836.

Bei einer Versicherung nach einem oder dem anderen unter mehreren Häfen ist dem Versicherten gestattet, einen dieser Häfen zu wählen; bei einer Versicherung nach einem und einem anderen oder nach einem und mehreren anderen Häfen ist der Versicherte zum Besuch eines jeden der bezeichneten Häfen befugt.

Art. 837.

Wenn die Versicherung nach mehreren Häfen geschlossen oder dem Versicherten das Recht vorbehalten ist, mehrere Häfen anzulaufen, so ist dem Versicherten nur gestattet, die Häfen nach der vereinbarten oder in Ermangelung einer Vereinbarung nach der den Schifffahrtsverhältnissen entsprechenden Reihenfolge zu besuchen; er ist jedoch zum Besuch aller einzelnen Häfen nicht verpflichtet.

Die in der Police enthaltene Reihenfolge wird, insoweit nicht ein Anderes erhellt, als die vereinbarte angesehen.

Art. 838.

Dem Versicherer fallen zur Last:

1) die Beiträge zur großen Haverei mit Einschluß derjenigen, welche der Versicherte selbst wegen eines von ihm erlittenen Schadens zu tragen hat; die in Gemäßheit der Art. 637 und 734 nach den Grundsätzen der großen Haverei zu beurtheilenden Beiträge werden den Beiträgen zur großen Haverei gleich geachtet;
2) die Aufopferungen, welche zur großen Haverei gehören würden, wenn das Schiff Güter und zwar andere als Güter des Rheders an Bord gehabt hätte;
3) die sonstigen zur Rettung, sowie zur Abwendung größerer Nachtheile nothwendig oder zweckmäßig aufgewendeten Kosten

(Art. 823), selbst wenn die ergriffenen Maaßregeln erfolglos geblieben sind;

4) die zur Ermittelung und Feststellung des dem Versicherer zur Last fallenden Schadens erforderlichen Kosten, insbesondere die Kosten der Besichtigung, der Abschätzung, des Verkaufs und der Anfertigung der Dispache.

Art. 839.

In Ansehung der Beiträge zur großen Haverei und der nach den Grundsätzen der großen Haverei zu beurtheilenden Beiträge bestimmen sich die Verpflichtungen des Versicherers nach der am gehörigen Orte im Inland oder im Ausland, im Einklang mit dem am Orte der Aufmachung geltenden Rechte aufgemachten Dispache. Insbesondere ist der Versicherte, welcher einen zur großen Haverei gehörenden Schaden erlitten hat, nicht berechtigt, von dem Versicherer mehr als den Betrag zu fordern, zu welchem der Schaden in der Dispache berechnet ist; andererseits haftet der Versicherer für diesen ganzen Betrag, ohne daß namentlich der Versicherungswerth maaßgebend ist.

Auch kann der Versicherte, wenn der Schaden nach dem am Orte der Aufmachung geltenden Recht als große Haverei nicht anzusehen ist, den Ersatz des Schadens von dem Versicherer nicht aus dem Grunde fordern, weil der Schaden nach einem anderen Rechte, insbesondere nach dem Rechte des Versicherungsorts, große Haverei sei.

Art. 840.

Der Versicherer haftet jedoch nicht für die im vorstehenden Artikel erwähnten Beiträge, insoweit dieselben in einem Unfall sich gründen, für welchen der Versicherer nach dem Versicherungsvertrage nicht haftet.

Art. 841.

Ist die Dispache von einer durch Gesetz oder Gebrauch dazu berufenen Person aufgemacht, so kann der Versicherer dieselbe wegen Nichtübereinstimmung mit dem am Orte der Aufmachung geltenden Recht und der dadurch bewirkten Benachtheiligung des Versicherten nicht anfechten, es sei denn, daß der Versicherte durch mangelhafte Wahrnehmung seiner Rechte die Benachtheiligung verschuldet hat.

Dem Versicherten liegt jedoch ob, die Ansprüche gegen die zu seinem Nachtheil Begünstigten dem Versicherer abzutreten.

Dagegen ist der Versicherer befugt, in allen Fällen die Dispache dem Versicherten gegenüber insoweit anzufechten, als ein von dem Ver-

sicherten selbst erlittener Schaden, für welchen ihm nach dem am Orte der Aufmachung der Dispache geltenden Rechte eine Vergütung nicht gebührt hätte, gleichwohl als große Haverei behandelt worden ist.

Art. 842.

Wegen eines von dem Versicherten erlittenen, zur großen Haverei gehörenden oder nach den Grundsätzen der letzteren zu beurtheilenden Schadens haftet der Versicherer, wenn die Einleitung des, die Feststellung und Vertheilung des Schadens bezweckenden ordnungsmäßigen Verfahrens stattgefunden hat, in Ansehung der Beiträge, welche dem Versicherten zu entrichten sind, nur insoweit, als der Versicherte die ihm gebührende Vergütung auch im Rechtswege, sofern er diesen füglich betreten konnte, nicht erhalten hat.

Art. 843.

Ist die Einleitung des Verfahrens ohne Verschulden des Versicherten unterblieben, so kann derselbe den Versicherer wegen des ganzen Schadens nach Maaßgabe des Versicherungsvertrags unmittelbar in Anspruch nehmen.

Art. 844.

Der Versicherer haftet für den Schaden nur bis auf Höhe der Versicherungssumme.

Er hat jedoch die in Art. 838 unter Ziffer 3 und 4 erwähnten Kosten vollständig zu erstatten, wenngleich die hiernach im Ganzen zu zahlende Vergütung die Versicherungssumme übersteigt.

Sind in Folge eines Unfalls solche Kosten bereits aufgewendet, z. B. Loskaufs- oder Reclamekosten verausgabt, oder sind zur Wiederherstellung oder Ausbesserung der durch den Unfall beschädigten Sache bereits Verwendungen geschehen, z. B. zu einem solchen Zwecke Havereigelder verausgabt, oder sind von dem Versicherten Beiträge zur großen Haverei bereits entrichtet, oder ist eine persönliche Verpflichtung des Versicherten zur Entrichtung solcher Beiträge bereits entstanden, und ereignet sich später ein neuer Unfall, so haftet der Versicherer für den durch den späteren Unfall entstehenden Schaden bis auf Höhe der ganzen Versicherungssumme ohne Rücksicht auf die ihm zur Last fallenden früheren Aufwendungen und Beiträge.

Art. 845.

Der Versicherer ist nach Eintritt eines Unfalls berechtigt, durch Zahlung der vollen Versicherungssumme von allen weiteren Verbind-

lichkeiten aus dem Versicherungsvertrage sich zu befreien, insbesondere von der Verpflichtung, die Kosten zu erstatten, welche zur Rettung, Erhaltung und Wiederherstellung der versicherten Sachen erforderlich sind.

War zur Zeit des Eintritts des Unfalls ein Theil der versicherten Sachen der vom Versicherer zu tragenden Gefahr bereits entzogen, so hat der Versicherer, welcher von dem Rechte dieses Artikels Gebrauch macht, den auf jenen Theil fallenden Theil der Versicherungssumme nicht zu entrichten.

Der Versicherer erlangt durch Zahlung der Versicherungssumme keinen Anspruch auf die versicherten Sachen.

Ungeachtet der Zahlung der Versicherungssumme bleibt der Versicherer zum Ersatz derjenigen Kosten verpflichtet, welche auf die Rettung, Erhaltung oder Wiederherstellung der versicherten Sachen verwendet sind, bevor seine Erklärung, von dem Rechte Gebrauch zu machen, dem Versicherten zugegangen ist.

Art. 846.

Der Versicherer muß seinen Entschluß, daß er von dem im Art. 845 bezeichneten Rechte Gebrauch machen wolle, bei Verlust dieses Rechts dem Versicherten spätestens am dritten Tage nach Ablauf desjenigen Tages erklären, an welchem ihm der Versicherte nicht allein den Unfall unter Bezeichnung der Beschaffenheit und unmittelbaren Folgen desselben angezeigt, sondern auch alle sonstigen auf den Unfall sich beziehenden Umstände mitgetheilt hat, soweit die letzteren dem Versicherten bekannt sind.

Art. 847.

Im Falle nicht zum vollen Werthe versichert ist, haftet der Versicherer für die im Art. 838 unter Ziffer 1 bis 4 erwähnten Beiträge, Aufopferungen und Kosten nur nach Verhältniß der Versicherungssumme zum Versicherungswerth.

Art. 848.

Die Verpflichtung des Versicherers, einen Schaden zu ersetzen, wird dadurch nicht wieder aufgehoben oder geändert, daß später in Folge einer Gefahr, welche der Versicherer nicht zu tragen hat, ein neuer Schaden und selbst ein Totalverlust eintritt.

Art. 849.

Besondere Havereien, wenn sie ohne die Kosten der Ermittelung und Feststellung des Schadens (Art. 838, Ziffer 4) drei Procent des Versicherungswerths nicht übersteigen, hat der Versicherer nicht zu ersetzen, wenn sie aber mehr als drei Procent betragen, ohne Abzug der drei Procent zu vergüten.

Ist das Schiff auf Zeit oder auf mehrere Reisen versichert, so sind die drei Procent für jede einzelne Reise zu berechnen. Der Begriff der Reise bestimmt sich nach der Vorschrift des Art. 760.

Art. 850.

Die im Art. 838 unter Ziffer 1 bis 3 erwähnten Beiträge, Aufopferungen und Kosten muß der Versicherer ersetzen, auch wenn sie drei Procent des Versicherungswerths nicht erreichen. Dieselben kommen jedoch bei der Ermittelung der im Art. 849 bezeichneten drei Procent nicht in Berechnung.

Art. 851.

Ist vereinbart, daß der Versicherer von bestimmten Procenten frei sein soll, so kommen die in den Art. 849 und 850 enthaltenen Vorschriften mit der Maaßgabe zur Anwendung, daß an Stelle der dort erwähnten drei Procent die im Vertrage angegebene Anzahl von Procenten tritt.

Art. 852.

Ist vereinbart, daß der Versicherer die Kriegsgefahr nicht übernehme, auch die Versicherung rücksichtlich der übrigen Gefahren nur bis zum Eintritt einer Kriegsbelästigung dauern solle — welche Vereinbarung namentlich angenommen wird, wenn der Vertrag mit der Klausel: „frei von Kriegsmolest" abgeschlossen ist — so endet die Gefahr für den Versicherer mit dem Zeitpunkt, in welchem die Kriegsgefahr auf die Reise Einfluß zu üben beginnt, insbesondere also, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch Kriegsschiffe, Kaper oder Blokade behindert oder zur Vermeidung der Kriegsgefahr aufgeschoben wird, wenn das Schiff aus einem solchen Grunde von seinem Wege abweicht, oder wenn der Schiffer durch Kriegsbelästigung die freie Führung des Schiffs verliert.

Art. 853.

Ist vereinbart, daß der Versicherer zwar nicht die Kriegsgefahr übernehme, alle übrigen Gefahren aber auch nach Eintritt einer Kriegs-

belästigung tragen solle — welche Vereinbarung namentlich angenommen wird, wenn der Vertrag mit der Klausel: „nur für Seegefahr" abgeschlossen ist — so endet die Gefahr für den Versicherer erst mit der Condemnation der versicherten Sache, oder sobald sie geendet hätte, wenn die Kriegsgefahr nicht ausgenommen worden wäre; der Versicherer haftet aber nicht für die zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Schäden, also insbesondere nicht:

für Confiscation durch kriegführende Mächte;

für Nehmung, Beschädigung, Vernichtung und Plünderung durch Kriegsschiffe und Kaper;

für die Kosten, welche entstehen aus der Anhaltung und Reclamirung, aus der Blokade des Aufenthaltshafens, oder der Zurückweisung von einem blokirten Hafen, oder aus dem freiwilligen Aufenthalt wegen Kriegsgefahr;

für die nachstehenden Folgen eines solchen Aufenthalts: Verderb und Verminderung der Güter, Kosten und Gefahr ihrer Entlöschung und Lagerung, Kosten ihrer Weiterbeförderung.

Im Zweifel wird angenommen, daß ein eingetretener Schaden durch Kriegsgefahr nicht verursacht sei.

Art. 854.

Wenn der Vertrag mit der Klausel: „für behaltene Ankunft" abgeschlossen ist, so endet die Gefahr für den Versicherer schon mit dem Zeitpunkt, in welchem das Schiff im Bestimmungshafen am gebräuchlichen oder gehörigen Platze den Anker hat fallen lassen oder befestigt ist.

Auch haftet der Versicherer nur:

1) bei der auf das Schiff sich beziehenden Versicherung, wenn entweder ein Totalverlust eintritt, oder wenn das Schiff abandonnirt (Art. 865) oder in Folge eines Unfalls vor Erreichung des Bestimmungshafens wegen Reparaturunfähigkeit oder wegen Reparaturunwürdigkeit verkauft wird (Art. 877);

2) bei der auf Güter sich beziehenden Versicherung, wenn die Güter oder ein Theil derselben in Folge eines Unfalls den Bestimmungshafen nicht erreichen, insbesondere wenn sie vor Erreichung desselben in Folge eines Unfalls verkauft werden. Erreichen die Güter den Bestimmungshafen, so haftet der Versicherer weder für eine Beschädigung noch für einen Verlust, welcher Folge einer Beschädigung ist.

Ueberdies hat der Versicherer in keinem Falle die in dem Art. 838 unter Ziffer 1 bis 4 erwähnten Beiträge, Aufopferungen und Kosten zu tragen.

Art. 855.

Wenn der Vertrag mit der Klausel: „frei von Beschädigung außer im Strandungsfall“ abgeschlossen ist, so haftet der Versicherer nicht für einen Schaden, welcher aus einer Beschädigung entstanden ist, ohne Unterschied, ob derselbe in einer Werthsverringerung oder in einem gänzlichen oder theilweisen Verlust und insbesondere darin besteht, daß die versicherten Güter gänzlich verdorben und in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört den Bestimmungshafen erreichen oder während der Reise wegen Beschädigung und drohenden Verderbs verkauft worden sind, es sei denn, daß das Schiff oder das Leichterfahrzeug, worin die versicherten Güter sich befinden, gestrandet ist. Der Strandung werden folgende Seeunfälle gleichgeachtet: Kentern, Sinken, Zerbrechen des Rumpfs, Scheitern und jeder Seeunfall, wodurch das Schiff oder Leichterfahrzeug reparaturunfähig geworden ist.

Hat eine Strandung oder ein dieser gleichzuachtender anderer Seeunfall sich ereignet, so haftet der Versicherer für jede drei Procent übersteigende (Art. 849) Beschädigung, welche in Folge eines solchen Seeunfalls entstanden ist, nicht aber für eine sonstige Beschädigung. Es wird bis zum Nachweis des Gegentheils vermuthet, daß eine Beschädigung, welche möglicherweise Folge des eingetretenen Seeunfalls sein kann, in Folge desselben entstanden ist.

Für jeden Schaden, welcher nicht aus einer Beschädigung entstanden ist, haftet der Versicherer, ohne Unterschied, ob eine Strandung oder ein anderer der erwähnten Unfälle sich zugetragen hat oder nicht, in derselben Weise, als wenn der Vertrag ohne die Klausel abgeschlossen wäre. Jedenfalls haftet er für die im Art. 838 unter Ziffer 1, 2 und 4 erwähnten Beiträge, Aufopferungen und Kosten, für die darin unter Ziffer 3 erwähnten Kosten aber nur dann, wenn sie zur Abwendung eines ihm zur Last fallenden Verlustes verausgabt sind.

Eine Beschädigung, welche erweislich ohne Selbstentzündung durch Feuer oder durch Löschung eines solchen Feuers oder durch Beschießen entstanden ist, wird als eine solche Beschädigung, von welcher der Versicherer durch die Klausel befreit wird, nicht angesehen.

Art. 856.

Wenn der Vertrag mit der Klausel: „frei von Bruch außer im Strandungsfall“ abgeschlossen ist, so finden die Bestimmungen des

vorstehenden Artikels mit der Maaßgabe Anwendung, daß der Versicherer für Bruch insoweit haftet, als er nach dem vorstehenden Artikel für Beschädigung aufkommt.

Art. 857.

Eine Strandung im Sinne der Art. 855 und 856 ist vorhanden, wenn das Schiff unter nicht gewöhnlichen Verhältnissen der Schifffahrt auf den Grund festgeräth und entweder

nicht wieder flott wird, oder

zwar wieder flott wird, jedoch entweder

1) nur unter Anwendung ungewöhnlicher Maaßregeln, als: Kappen der Masten, Werfen oder Löschung eines Theils der Ladung u. dgl., oder durch den Eintritt einer ungewöhnlich hohen Fluth, nicht aber ausschließlich durch Anwendung gewöhnlicher Maaßregeln als: Winden auf den Anker, Backstellen der Segel u. dgl., oder
2) erst nachdem das Schiff durch das Festgerathen einen erheblichen Schaden am Schiffskörper erlitten hat.

Fünfter Abschnitt.

Umfang des Schadens.

Art. 858.

Ein Totalverlust des Schiffs oder der Güter liegt vor, wenn das Schiff oder die Güter zu Grunde gegangen oder dem Versicherten ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen sind, namentlich wenn sie unrettbar gesunken oder in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört oder für gute Prise erklärt sind. Ein Totalverlust des Schiffs wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß einzelne Theile des Wracks oder des Inventars gerettet sind.

Art. 859.

Ein Totalverlust in Ansehung der Fracht liegt vor, wenn die ganze Fracht verloren gegangen ist.

Art. 860.

Ein Totalverlust in Ansehung des imaginären Gewinns oder in Ansehung der Provision, welche von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort erwartet werden, liegt vor, wenn die Güter den Bestimmungsort nicht erreicht haben.

Art. 861.

Ein Totalverlust in Ansehung der Bodmerei= oder Havereigelder liegt vor, wenn die Gegenstände, welche verbodmet oder für welche die Havereigelder vorgeschossen oder verausgabt sind, entweder von einem Totalverlust oder dergestalt von anderen Unfällen betroffen sind, daß in Folge der dadurch herbeigeführten Beschädigungen, Verbodmungen oder sonstigen Belastungen zur Deckung jener Gelder nichts übrig geblieben ist.

Art. 862.

Im Falle des Totalverlustes hat der Versicherer die Versicherungssumme zum vollen Betrage zu zahlen, jedoch unbeschadet der nach Vorschrift des Art. 804 etwa zu machenden Abzüge.

Art. 863.

Ist im Falle des Totalverlustes vor der Zahlung der Versicherungssumme etwas gerettet, so kommt der Erlös des Geretteten von der Versicherungssumme in Abzug. War nicht zum vollen Werth versichert, so wird nur ein verhältnißmäßiger Theil des Geretteten von der Versicherungssumme abgezogen.

Mit der Zahlung der Versicherungssumme gehen die Rechte des Versicherten an der versicherten Sache auf den Versicherer über.

Erfolgt erst nach der Zahlung der Versicherungssumme eine vollständige oder theilweise Rettung, so hat auf das nachträglich Gerettete nur der Versicherer Anspruch. War nicht zum vollen Werth versichert, so gebührt dem Versicherer nur ein verhältnißmäßiger Theil des Geretteten.

Art. 864.

Sind bei einem Totalverlust in Ansehung des imaginären Gewinns (Art. 860) die Güter während der Reise so günstig verkauft, daß der Reinerlös mehr beträgt, als der Versicherungswerth der Güter, oder ist für dieselben, wenn sie in Fällen der großen Haverei aufgeopfert sind oder wenn dafür nach Maaßgabe der Art. 612 und 613 Ersatz geleistet werden muß, mehr als jener Werth vergütet, so kommt von der Versicherungssumme des imaginären Gewinns der Ueberschuß in Abzug.

Art. 865.

Der Versicherte ist befugt, die Zahlung der Versicherungssumme zum vollen Betrage gegen Abtretung der in Betreff des versicherten

Gegenstandes ihm zustehenden Rechte in folgenden Fällen zu verlangen (Abandon):

1) wenn das Schiff verschollen ist;

2) wenn der Gegenstand der Versicherung dadurch bedroht ist, daß das Schiff oder die Güter unter Embargo gelegt, von einer kriegführenden Macht aufgebracht, auf andere Weise durch Verfügung von hoher Hand angehalten oder durch Seeräuber genommen und während einer Frist von sechs, neun oder zwölf Monaten nicht freigegeben sind, je nachdem die Aufbringung, Anhaltung oder Nehmung geschehen ist:

a) in einem europäischen Hafen oder in einem europäischen Meere oder in einem, wenn auch nicht zu Europa gehörenden Theile des mittelländischen, schwarzen oder azow'schen Meeres, oder

b) in einem anderen Gewässer, jedoch diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung und des Kap Horn, oder

c) in einem Gewässer jenseits des einen jener Vorgebirge.

Die Fristen werden von dem Tage an berechnet, an welchem dem Versicherer der Unfall durch den Versicherten angezeigt ist (Art. 822).

Art. 866.

Ein Schiff, welches eine Reise angetreten hat, ist als verschollen anzusehen, wenn es innerhalb der Verschollenheitsfrist den Bestimmungshafen nicht erreicht hat, auch innerhalb dieser Frist den Betheiligten keine Nachrichten über dasselbe zugegangen sind.

Die Verschollenheitsfrist beträgt:

1) wenn sowohl der Abgangshafen als der Bestimmungshafen ein europäischer Hafen ist, bei Segelschiffen sechs, bei Dampfschiffen vier Monate;

2) wenn entweder nur der Abgangshafen oder nur der Bestimmungshafen ein nichteuropäischer Hafen ist, falls derselbe diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung und des Kap Horn belegen ist, bei Segel- und Dampfschiffen neun Monate, falls derselbe jenseits des einen jener Vorgebirge belegen ist, bei Segel- und Dampfschiffen zwölf Monate;

3) wenn sowohl der Abgangs- als der Bestimmungshafen ein nichteuropäischer Hafen ist, bei Segel- und Dampfschiffen sechs, neun oder zwölf Monate, je nachdem die Durchschnittsdauer

der Reise nicht über zwei oder nicht über drei oder mehr als drei Monate beträgt.

Im Zweifel ist die längere Frist abzuwarten.

Art. 867.

Die Verschollenheitsfrist wird von dem Tage an berechnet, an welchem das Schiff die Reise angetreten hat. Sind jedoch seit dessen Abgange Nachrichten von demselben angelangt, so wird von dem Tage an, bis zu welchem die letzte Nachricht reicht, diejenige Frist berechnet, welche maaßgebend sein würde, wenn das Schiff von dem Punkte, an welchem es nach sicherer Nachricht zuletzt sich befunden hat, abgegangen wäre.

Art. 868.

Die Abandonerklärung muß dem Versicherer innerhalb der Abandonfrist zugegangen sein.

Die Abandonfrist beträgt sechs Monate, wenn im Falle der Verschollenheit (Art. 865, Ziffer 1) der Bestimmungshafen ein europäischer Hafen ist und wenn im Falle der Aufbringung, Anhaltung oder Nehmung (Art. 865, Ziffer 2) der Unfall in einem europäischen Hafen oder in einem europäischen Meere oder in einem, wenn auch nicht zu Europa gehörenden Theile des mittelländischen, schwarzen oder azow'schen Meeres sich zugetragen hat. In den übrigen Fällen beträgt die Abandonfrist neun Monate. Die Abandonfrist beginnt mit dem Ablauf der in den Art. 865 und 866 bezeichneten Fristen.

Bei der Rückversicherung beginnt die Abandonfrist mit dem Ablaufe des Tags, an welchem dem Rückversicherten von dem Versicherten der Abandon erklärt worden ist.

Art. 869.

Nach Ablauf der Abandonfrist ist der Abandon unstatthaft, unbeschadet des Rechts des Versicherten, nach Maaßgabe der sonstigen Grundsätze Vergütung eines Schadens in Anspruch zu nehmen.

Ist im Falle der Verschollenheit des Schiffs die Abandonfrist versäumt, so kann der Versicherte zwar den Ersatz eines Totalschadens fordern; er muß jedoch, wenn die versicherte Sache wieder zum Vorschein kommt und sich dabei ergiebt, daß ein Totalverlust nicht vorliegt, auf Verlangen des Versicherers gegen Verzicht des letzteren auf die in Folge Zahlung der Versicherungssumme nach Art. 863 ihm zustehen-

den Rechte die Versicherungssumme erstatten und mit dem Ersatz eines etwa erlittenen Partialschadens sich begnügen.

Art. 870.

Die Abandonerklärung muß, um gültig zu sein, ohne Vorbehalt oder Bedingung erfolgen und auf den ganzen versicherten Gegenstand sich erstrecken, soweit dieser zur Zeit des Unfalls den Gefahren der See ausgesetzt war.

Wenn jedoch nicht zum vollen Werth versichert war, so ist der Versicherte nur den verhältnißmäßigen Theil des versicherten Gegenstandes zu abandonniren verpflichtet.

Die Abandonerklärung ist unwiderruflich.

Art. 871.

Die Abandonerklärung ist ohne rechtliche Wirkung, wenn die Thatsachen, auf welche sie gestützt wird, sich nicht bestätigen oder zur Zeit der Mittheilung der Erklärung nicht mehr bestehen. Dagegen bleibt sie für beide Theile verbindlich, wenn auch später Umstände sich ereignen, deren früherer Eintritt das Recht zum Abandon ausgeschlossen haben würde.

Art. 872.

Durch die Abandonerklärung gehen auf den Versicherer alle Rechte über, welche dem Versicherten in Ansehung des abandonnirten Gegenstandes zustanden.

Der Versicherte hat dem Versicherer Gewähr zu leisten wegen der auf dem abandonnirten Gegenstande zur Zeit der Abandonerklärung haftenden dinglichen Rechte, es sei denn, daß diese in Gefahren sich gründen, wofür der Versicherer nach dem Versicherungsvertrage aufzukommen hatte.

Wird das Schiff abandonnirt, so gebührt dem Versicherer desselben die Nettofracht der Reise, auf welcher der Unfall sich zugetragen hat, soweit die Fracht erst nach der Abandonerklärung verdient ist. Dieser Theil der Fracht wird nach den für die Ermittelung der Distanzfracht geltenden Grundsätzen berechnet.

Den hiernach für den Versicherten entstehenden Verlust hat, wenn die Fracht selbstständig versichert ist, der Versicherer der letzteren zu tragen.

Art. 873.

Die Zahlung der Versicherungssumme kann erst verlangt werden, nachdem die zur Rechtfertigung des Abandons dienenden Urkunden dem

Versicherer mitgetheilt sind und eine angemessene Frist zur Prüfung derselben abgelaufen ist. Wird wegen Verschollenheit des Schiffs abandonnirt, so gehören zu den mitzutheilenden Urkunden glaubhafte Bescheinigungen über die Zeit, in welcher das Schiff den Abgangshafen verlassen hat, und über die Nichtankunft desselben im Bestimmungshafen während der Verschollenheitsfrist.

Der Versicherte ist verpflichtet, bei der Abandonerklärung, soweit er dazu im Stande ist, dem Versicherer anzuzeigen, ob und welche andere, den abandonnirten Gegenstand betreffende Versicherungen genommen sind, und ob und welche Bodmereischulden oder sonstige Belastungen darauf haften. Ist die Anzeige unterblieben, so kann der Versicherer die Zahlung der Versicherungssumme so lange verweigern, bis die Anzeige nachträglich geschehen ist; wenn eine Zahlungsfrist bedungen ist, so beginnt dieselbe erst mit dem Zeitpunkte, in welchem die Anzeige nachgeholt ist.

Art. 874.

Der Versicherte ist verpflichtet, auch nach der Abandonerklärung für die Rettung der versicherten Sachen und für die Abwendung größerer Nachtheile nach Vorschrift des Art. 823 und zwar so lange zu sorgen, bis der Versicherer selbst dazu im Stande ist.

Erfährt der Versicherte, daß ein für verloren erachteter Gegenstand wieder zum Vorschein gekommen ist, so muß er dies dem Versicherer sofort anzeigen und ihm auf Verlangen die zur Erlangung oder Verwerthung des Gegenstandes erforderliche Hülfe leisten.

Die Kosten hat der Versicherer zu ersetzen; auch hat derselbe den Versicherten auf Verlangen mit einem angemessenen Vorschusse zu versehen.

Art. 875.

Der Versicherte muß dem Versicherer, wenn dieser die Rechtmäßigkeit des Abandons anerkennt, auf Verlangen und auf Kosten desselben über den nach Art. 872 durch die Abandonerklärung eingetretenen Uebergang der Rechte eine beglaubigte Anerkennungsurkunde (Abandonrevers) ertheilen und die auf die abandonnirten Gegenstände sich beziehenden Urkunden ausliefern.

Art. 876.

Bei einem partiellen Schaden am Schiff besteht der Schaden in dem nach Vorschrift der Art. 711 und 712 zu ermittelnden Betrag

der Reparaturkosten, soweit diese die Beschädigungen betreffen, welche dem Versicherer zur Last fallen.

Art. 877.

Ist die Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit des Schiffs (Art. 444) auf dem im Art. 499 vorgeschriebenen Wege festgestellt, so ist der Versicherte dem Versicherer gegenüber befugt, das Schiff oder das Wrack zum öffentlichen Verkauf zu bringen und besteht im Falle des Verkaufs der Schaden in dem Unterschiede zwischen dem Reinerlös und dem Versicherungswerthe.

Die übernommene Gefahr endet für den Versicherer erst mit dem Verkaufe des Schiffs oder des Wracks; auch haftet der Versicherer für den Eingang des Kaufpreises.

Bei der zur Ermittelung der Reparaturunwürdigkeit des Schiffs erforderlichen Feststellung des Werths desselben im unbeschädigten Zustande bleibt dessen Versicherungswerth, gleichviel ob dieser taxirt ist oder nicht, außer Betracht.

Art. 878.

Der Beginn der Reparatur schließt die Ausübung des in dem vorhergehenden Artikel dem Versicherten eingeräumten Rechts nicht aus, wenn erst später erhebliche Schäden entdeckt werden, welche dem Versicherten ohne sein Verschulden unbekannt geblieben waren.

Macht der Versicherte von dem Rechte nachträglich Gebrauch, so muß der Versicherer die bereits aufgewendeten Reparaturkosten insoweit besonders vergüten, als durch die Reparatur bei dem Verkaufe des Schiffs ein höherer Erlös erzielt worden ist.

Art. 879.

Bei Gütern, welche beschädigt in dem Bestimmungshafen ankommen, ist durch Vergleichung des Bruttowerths, den sie daselbst im beschädigten Zustand wirklich haben, mit dem Bruttowerth, welchen sie dort im unbeschädigten Zustande haben würden, zu ermitteln, wie viele Procente des Werths der Güter verloren sind. Eben so viele Procente des Versicherungswerths sind als der Betrag des Schadens anzusehen.

Die Ermittelung des Werths, welchen die Güter im beschädigten Zustande haben, erfolgt durch öffentlichen Verkauf oder, wenn der Versicherer einwilligt, durch Abschätzung. Die Ermittelung des Werths, welchen die Güter im unbeschädigten Zustande haben würden, geschieht

nach Maaßgabe der Bestimmungen des ersten und zweiten Absatzes des Art. 612.

Der Versicherer hat außerdem die Besichtigungs-, Abschätzungs- und Verkaufskosten zu tragen.

Art. 880.

Ist ein Theil der Güter auf der Reise verloren gegangen, so besteht der Schaden in eben so vielen Procenten des Versicherungswerths, als Procente des Werths der Güter verloren gegangen sind.

Art. 881.

Wenn Güter auf der Reise in Folge eines Unfalls verkauft worden sind, so besteht der Schaden in dem Unterschiede zwischen dem nach Abzug der Fracht, Zölle und Verkaufskosten sich ergebenden Reinerlös der Güter und deren Versicherungswerthe.

Die übernommene Gefahr endet für den Versicherer erst mit dem Verkauf der Güter; auch haftet der Versicherer für den Eingang des Kaufpreises.

Die Bestimmungen der Art. 838 bis 842 werden durch die Vorschriften dieses Artikels nicht berührt.

Art. 882.

Bei partiellem Verluste der Fracht besteht der Schaden in demjenigen Theile der bedungenen oder in deren Ermangelung der üblichen Fracht, welcher verloren gegangen ist.

Ist die Fracht taxirt und die Taxe nach Vorschrift des vierten Absatzes des Art. 797 in Bezug auf einen von dem Versicherer zu ersetzenden Schaden maaßgebend, so besteht der Schaden in eben so vielen Procenten der Taxe, als Procente der bedungenen oder üblichen Fracht verloren sind.

Art. 883.

Bei imaginärem Gewinne oder Provision, welche von der Ankunft der Güter erwartet werden, besteht der Schaden, wenn die Güter im beschädigten Zustande ankommen, in eben so vielen Procenten des als Gewinn oder Provision versicherten Betrags, als der nach Art. 879 zu ermittelnde Schaden an den Gütern Procente des Versicherungswerths der letzteren beträgt.

Hat ein Theil der Güter den Bestimmungshafen nicht erreicht, so besteht der Schaden in eben so vielen Procenten des als Gewinn

oder Provision versicherten Betrags, als der Werth des in dem Bestimmungshafen nicht angelangten Theils der Güter Procente des Werths aller Güter beträgt.

Wenn bei der Versicherung des imaginären Gewinns in Ansehung des nicht angelangten Theils der Güter die Voraussetzungen des Art. 864 vorhanden sind, so kommt von dem Schaden der im Art. 864 bezeichnete Ueberschuß in Abzug.

Art. 884.

Bei Bodmerei- oder Havereigeldern besteht im Falle eines partiellen Verlustes der Schaden in dem Ausfalle, welcher darin sich gründet, daß der Gegenstand, welcher verbodmet oder für welchen die Havereigelder vorgeschossen oder verausgabt sind, zur Deckung der Bodmerei- und Havereigelder in Folge späterer Unfälle nicht mehr genügt.

Art. 885.

Der Versicherer hat den nach den Art. 876 bis 884 zu berechnenden Schaden vollständig zu vergüten, wenn zum vollen Werthe versichert war, jedoch unbeschadet der Vorschrift des Art. 804; war nicht zum vollen Werthe versichert, so hat er nach Maaßgabe des Art. 796 nur einen verhältnißmäßigen Theil dieses Schadens zu vergüten.

Sechster Abschnitt.

Bezahlung des Schadens.

Art. 886.

Der Versicherte hat, um den Ersatz eines Schadens fordern zu können, eine Schadensberechnung dem Versicherer mitzutheilen.

Er muß zugleich durch genügende Belege dem Versicherer darthun:

1) sein Interesse;
2) daß der versicherte Gegenstand den Gefahren der See ausgesetzt worden ist;
3) den Unfall, worauf der Anspruch gestützt wird;
4) den Schaden und dessen Umfang.

Art. 887.

Bei der Versicherung für fremde Rechnung hat außerdem der Versicherte sich darüber auszuweisen, daß er dem Versicherungsnehmer

zum Abschluß des Vertrags Auftrag ertheilt hat. Ist die Versicherung ohne Auftrag geschlossen (Art. 786), so muß der Versicherte die Umstände darthun, aus welchen hervorgeht, daß die Versicherung in seinem Interesse genommen ist.

Art. 888.

Als genügende Belege sind anzusehen im Allgemeinen solche Belege, welche im Handelsverkehr namentlich wegen der Schwierigkeit der Beschaffung anderer Beweise nicht beanstandet zu werden pflegen, insbesondere

1) zum Nachweise des Interesse:
   bei der Versicherung des Schiffs die üblichen Eigenthumsurkunden;
   bei der Versicherung von Gütern die Facturen und Connossemente, insofern nach Inhalt derselben der Versicherte zur Verfügung über die Güter befugt erscheint;
   bei der Versicherung der Fracht die Chartepartien und Connossemente;
2) zum Nachweise der Verladung der Güter die Connossemente;
3) zum Nachweise des Unfalls die Verklarung und das Schiffsjournal (Art. 488 und 494), in Condemnationsfällen das Erkenntniß des Prisengerichts, in Verschollenheitsfällen glaubhafte Bescheinigungen über die Zeit, in welcher das Schiff den Abgangshafen verlassen hat, und über die Nichtankunft desselben im Bestimmungshafen während der Verschollenheitsfrist;
4) zum Nachweise des Schadens und dessen Umfangs die den Gesetzen oder Gebräuchen des Orts der Schadensermittelung entsprechenden Besichtigungs-, Abschätzungs- und Versteigerungsurkunden, sowie die Kostenanschläge der Sachverständigen, ferner die quittirten Rechnungen über die ausgeführten Reparaturen und andere Quittungen über geleistete Zahlungen; in Ansehung eines partiellen Schadens am Schiff (Art. 876, 877) genügen jedoch die Besichtigungs- und Abschätzungsurkunden, sowie die Kostenanschläge nur dann, wenn die etwaigen Schäden, welche in Abnutzung, Alter, Fäulniß oder Wurmfraß sich gründen, gehörig ausgeschieden sind, und wenn zugleich, soweit es ausführbar war, solche Sachverständige zugezogen worden sind, welche entweder ein- für allemal obrig-

keitlich bestellt oder von dem Ortsgericht oder dem Landesconsul und in deren Ermangelung oder, sofern deren Mitwirkung sich nicht erlangen ließ, von einer anderen Behörde besonders ernannt waren.

Art. 889.

Auch im Fall eines Rechtsstreits ist den im Art. 888 bezeichneten Urkunden in der Regel und, insofern nicht besondere Umstände Bedenken erregen, Beweiskraft beizulegen.

Art. 890.

Eine Vereinbarung, wodurch der Versicherte von dem Nachweise der im Art. 886 erwähnten Umstände oder eines Theils derselben befreit wird, ist gültig, jedoch unbeschadet des Rechts des Versicherers, das Gegentheil zu beweisen.

Die bei der Versicherung von Gütern getroffene Vereinbarung, daß das Connossement nicht zu produciren sei, befreit nur von dem Nachweise der Verladung.

Art. 891.

Bei der Versicherung für fremde Rechnung ist der Versicherungsnehmer ohne Beibringung einer Vollmacht des Versicherten legitimirt, über die Rechte, welche in dem Versicherungsvertrage für den Versicherten ausbedungen sind, zu verfügen, sowie die Versicherungsgelder zu erheben und einzuklagen. Diese Bestimmung gilt jedoch im Falle der Ertheilung einer Police nur dann, wenn der Versicherungsnehmer die Police beibringt.

Ist die Versicherung ohne Auftrag genommen, so bedarf der Versicherungsnehmer zur Erhebung oder Einklagung der Versicherungsgelder der Zustimmung des Versicherten.

Art. 892.

Im Falle der Ertheilung einer Police hat der Versicherer die Versicherungsgelder dem Versicherten zu zahlen, wenn dieser die Police beibringt.

Art. 893.

Der Versicherungsnehmer ist nicht verpflichtet, die Police dem Versicherten oder den Gläubigern oder der Concursmasse desselben auszuliefern, bevor er wegen der gegen den Versicherten in Bezug auf den versicherten Gegenstand ihm zustehenden Ansprüche befriedigt ist.

Im Falle eines Schadens kann der Versicherungsnehmer wegen dieser Ansprüche aus der Forderung, welche gegen den Versicherer begründet ist, und nach Einziehung der Versicherungsgelder aus den letzteren vorzugsweise vor dem Versicherten und vor dessen Gläubigern sich befriedigen.

Art. 894.

Der Versicherer macht sich dem Versicherungsnehmer verantwortlich, wenn er, während dieser noch im Besitze der Police sich befindet, durch Zahlungen, welche er dem Versicherten oder den Gläubigern oder der Concursmasse desselben leistet, oder durch Verträge, welche er mit denselben schließt, das in dem Art. 893 bezeichnete Recht des Versicherungsnehmers beeinträchtigt.

Inwiefern der Versicherer einem Dritten, welchem Rechte aus der Police eingeräumt sind, sich dadurch verantwortlich macht, daß er über diese Rechte Verträge schließt oder Versicherungsgelder zahlt, ohne die Police sich zurückgeben zu lassen oder dieselbe mit der erforderlichen Bemerkung zu versehen, bestimmt sich nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts.

Art. 895.

Wird der Versicherer auf Zahlung der Versicherungsgelder in Anspruch genommen, so kann er bei der Versicherung für fremde Rechnung Forderungen, welche ihm gegen den Versicherungsnehmer zustehen, nicht zur Compensation bringen.

Art. 896.

Der Versicherte ist befugt, nicht allein die aus einem bereits eingetretenen Unfall ihm zustehenden, sondern auch die künftigen Entschädigungsansprüche einem Dritten abzutreten. Ist eine Police ertheilt, welche an Ordre lautet, so kann dieselbe durch Indossament übertragen werden; in Ansehung eines solchen Indossaments kommen die Vorschriften der Art. 301, 303, 305 zur Anwendung. Bei der Versicherung für fremde Rechnung ist zur Gültigkeit der ersten Uebertragung das Indossament des Versicherungsnehmers genügend.

Art. 897.

Wenn nach Ablauf zweier Monate seit der Anzeige des Unfalls die Schadensberechnung (Art. 886) ohne Verschulden des Versicherten noch nicht vorgelegt, wohl aber durch ungefähre Ermittelung die Summe festgestellt ist, welche dem Versicherer mindestens zur Last

fällt, so hat der letztere diese Summe in Anrechnung auf seine Schuld vorläufig zu zahlen, jedoch nicht vor Ablauf der etwa für die Zahlung der Versicherungsgelder bedungenen Frist. Soll die Zahlungsfrist mit dem Zeitpunkt beginnen, in welchem dem Versicherer die Schadensberechnung mitgetheilt ist, so wird dieselbe im Falle dieses Artikels von der Zeit an berechnet, in welcher dem Versicherer die vorläufige Ermittelung mitgetheilt ist.

Art. 898.

Der Versicherer hat:

1) in Havereifällen zu den für die Rettung, Erhaltung oder Wiederherstellung der versicherten Sache nöthigen Ausgaben in Anrechnung auf seine später festzustellende Schuld zwei Drittel des ihm zur Last fallenden Betrags,
2) bei Aufbringung des Schiffs oder der Güter den vollen Betrag der ihm zur Last fallenden Kosten des Reclameprocesses, so wie sie erforderlich werden, vorzuschießen.

Siebenter Abschnitt.

Aufhebung der Versicherung und Rückzahlung der Prämie.

Art. 899.

Wird die Unternehmung, auf welche die Versicherung sich bezieht, ganz oder zum Theil von dem Versicherten aufgegeben, oder wird ohne sein Zuthun die versicherte Sache ganz oder ein Theil derselben der von dem Versicherer übernommenen Gefahr nicht ausgesetzt, so kann die Prämie ganz oder zu dem verhältnißmäßigen Theil bis auf eine dem Versicherer gebührende Vergütung zurückgefordert oder einbehalten werden (Ristorno).

Die Vergütung (Ristornogebühr) besteht, sofern nicht ein anderer Betrag vereinbart oder am Orte der Versicherung üblich ist, in einem halben Procent der ganzen oder des entsprechenden Theils der Versicherungssumme, wenn aber die Prämie nicht ein Procent der Versicherungssumme erreicht, in der Hälfte der ganzen oder des verhältnißmäßigen Theils der Prämie.

Art. 900.

Ist die Versicherung wegen Mangels des versicherten Interesse (Art. 782) oder wegen Ueberversicherung (Art. 790) oder wegen Doppelversicherung (Art. 792) unwirksam und hat sich der Versiche-

rungsnehmer bei dem Abschlusse des Vertrags und im Falle der Versicherung für fremde Rechnung auch der Versicherte bei der Ertheilung des Auftrags in gutem Glauben befunden, so kann die Prämie gleichfalls bis auf die im Art. 899 bezeichnete Ristornogebühr zurückgefordert oder einbehalten werden.

Art. 901.

Die Anwendung der Art. 899 und 900 ist dadurch nicht ausgeschlossen, daß der Versicherungsvertrag für den Versicherer wegen Verletzung der Anzeigepflicht oder aus anderen Gründen unverbindlich ist, selbst wenn der Versicherer ungeachtet dieser Unverbindlichkeit auf die volle Prämie Anspruch hätte.

Art. 902.

Ein Ristorno findet nicht statt, wenn die Gefahr für den Versicherer bereits zu laufen begonnen hat.

Art. 903.

Wenn der Versicherer zahlungsunfähig geworden ist, so ist der Versicherte befugt, nach seiner Wahl entweder von dem Vertrage zurückzutreten und die ganze Prämie zurückzufordern oder einzubehalten, oder auf Kosten des Versicherers nach Maaßgabe des Art. 793 eine neue Versicherung zu nehmen. Dieses Recht steht ihm jedoch nicht zu, wenn ihm wegen Erfüllung der Verpflichtungen des Versicherers genügende Sicherheit bestellt wird, bevor er von dem Vertrage zurückgetreten ist oder die neue Versicherung genommen hat.

Art. 904.

Wird der versicherte Gegenstand veräußert, so können dem Erwerber die, dem Versicherten nach dem Versicherungsvertrage auch in Bezug auf künftige Unfälle zustehenden Rechte mit der Wirkung übertragen werden, daß der Erwerber den Versicherer ebenso in Anspruch zu nehmen befugt ist, als wenn die Veräußerung nicht stattgefunden hätte und der Versicherte selbst den Anspruch erhöbe.

Der Versicherer bleibt von der Haftung für die Gefahren befreit, welche nicht eingetreten sein würden, wenn die Veräußerung unterblieben wäre.

Er kann sich nicht nur der Einreden und Gegenforderungen bedienen, welche ihm unmittelbar gegen den Erwerber zustehen, sondern auch derjenigen, welche er dem Versicherten hätte entgegenstellen können, der aus dem Versicherungsvertrage nicht hergeleiteten jedoch nur

insofern, als sie bereits vor der Anzeige der Uebertragung entstanden sind.

Durch die vorstehende Bestimmung werden die rechtlichen Wirkungen der mittelst Indossaments erfolgten Uebertragung einer Police, welche an Ordre lautet, nicht berührt.

Art. 905.

Die Vorschriften des Art. 904 gelten auch im Falle der Versicherung einer Schiffspart.

Ist das Schiff selbst versichert, so kommen dieselben nur dann zur Anwendung, wenn das Schiff während einer Reise veräußert wird. Anfang und Ende der Reise bestimmen sich nach Art. 827. Ist das Schiff auf Zeit oder für mehrere Reisen (Art. 760) versichert, so dauert die Versicherung im Falle der Veräußerung während einer Reise nur bis zur Entlöschung des Schiffs im nächsten Bestimmungshafen (Art. 827).

Zwölfter Titel.

Von der Verjährung.

Art. 906.

Die im Art. 757 aufgeführten Forderungen verjähren in einem Jahre. Es beträgt jedoch die Verjährungsfrist zwei Jahre:

1) für die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung, wenn die Entlassung jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung oder des Cap Horn erfolgt ist;
2) für die aus dem Zusammenstoß von Schiffen hergeleiteten Entschädigungsforderungen.

Art. 907.

Die nach dem vorstehenden Artikel eintretende Verjährung bezieht sich zugleich auf die persönlichen Ansprüche, welche dem Gläubiger etwa gegen den Rheder oder eine Person der Schiffsbesatzung zustehen.

Art. 908.

Die Verjährung beginnt:

1) in Ansehung der Forderungen der Schiffsbesatzung (Art. 757, Ziffer 4) mit dem Ablaufe des Tages, an welchem das Dienst- oder Heuerverhältniß endet, und falls die Anstellung der Klage früher möglich und zulässig ist, mit dem Ablaufe

des Tages, an welchem diese Voraussetzung zutrifft; jedoch kommt das Recht, Vorschuß- und Abschlagszahlungen zu verlangen, für den Beginn der Verjährung nicht in Betracht;

2) in Ansehung der Forderungen wegen Beschädigung oder verspäteter Ablieferung von Gütern und Reiseeffecten (Art. 757, Ziffer 8 und 10) und wegen der Beiträge zur großen Haverei (Art. 757, Ziffer 6) mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung erfolgt ist, in Ansehung der Forderungen wegen Nichtablieferung von Gütern mit dem Ablaufe des Tages, an welchem das Schiff den Hafen erreicht, wo die Ablieferung erfolgen sollte, und wenn dieser Hafen nicht erreicht wird, mit dem Ablaufe des Tages, an welchem der Betheiligte sowohl hiervon als auch von dem Schaden zuerst Kenntniß gehabt hat.

3) in Ansehung der nicht unter die Ziffer 2 fallenden Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (Art. 757, Ziffer 10) mit dem Ablaufe des Tages, an welchem der Betheiligte von dem Schaden Kenntniß erlangt hat, in Ansehung der Entschädigungsforderungen wegen des Zusammenstoßes von Schiffen jedoch mit dem Ablaufe des Tages, an welchem der Zusammenstoß stattgefunden hat;

4) in Ansehung aller anderen Forderungen mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Forderung fällig geworden ist.

Art. 909.

Ferner verjähren in einem Jahre die auf den Gütern wegen der Fracht nebst allen Nebengebühren, wegen des Liegegeldes, der ausgelegten Zölle und sonstigen Auslagen, wegen der Bodmereigelder, der Beiträge zur großen Haverei und der Bergungs- und Hülfskosten haftenden Forderungen, sowie alle persönlichen Ansprüche gegen die Ladungsbetheiligten und die Forderungen wegen der Ueberfahrtsgelder.

Die Verjährung beginnt in Ansehung der Beiträge zur großen Haverei mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die beitragspflichtigen Güter abgeliefert sind, in Ansehung der übrigen Forderungen mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Fälligkeit eingetreten ist.

Art. 910.

Es verjähren in fünf Jahren die Forderungen des Versicherers und des Versicherten aus dem Versicherungsvertrage.

Die Verjährung beginnt mit dem Ablaufe des letzten Tages des Jahres, in welchem die versicherte Reise beendigt ist, und bei der Versicherung auf Zeit mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Versicherungszeit endet. Sie beginnt, wenn das Schiff verschollen ist, mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Verschollenheitsfrist endet.

Art. 911.

Eine Forderung, welche nach den Art. 906 bis 910 verjährt ist, kann auch im Wege der Compensation oder sonst als Gegenforderung nicht geltend gemacht werden, wenn sie zur Zeit der Entstehung der anderen Forderungen bereits verjährt war.

(Bundes-Gesetzblatt für 1869, S. 404.)

Inhalt zu Nr. 6.

Fünftes Buch. Vom Seehandel.

Nr. 7.

Auszug aus der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund.

Vom 21. Juni 1869.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Norddeutschen Bundes, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§. 6.

Das gegenwärtige Gesetz findet keine Anwendung auf die Befugniß zum Halten öffentlicher Fähren und die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaften auf den Seeschiffen.

§. 31.

Seeschiffer, Seesteuerleute und Lootsen müssen sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugniß der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen.

Der Bundesrath erläßt die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung. Die auf Grund dieses Nachweises ertheilten Zeugnisse gelten für das ganze Bundesgebiet, bei Lootsen für das im Zeugniß angeführte Fahrwasser.

Soweit in Betreff der Schiffer und Lootsen auf Strömen in Folge von Staatsverträgen besondere Anordnungen getroffen sind, behält es dabei sein Bewenden.

§. 34.

Die Landesgesetze können vorschreiben, daß zum Betriebe des Lootsengewerbes besondere Genehmigung erforderlich ist.

§. 40.

Die in den §§. 31, 34 erwähnten Approbationen und Genehmigungen dürfen weder auf Zeit ertheilt, noch, vorbehaltlich der Bestimmung im §. 53, widerrufen werden.

Gegen Versagung der Genehmigung zum Betriebe des in dem §. 34 erwähnten Gewerbes ist der Rekurs zulässig.

§. 53.

Die in dem §. 34 bezeichnete Genehmigung kann von der Verwaltungsbehörde zurückgenommen werden, wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Inhabers der Mangel derjenigen Eigenschaften, welche bei der Ertheilung der Genehmigung nach Vorschrift dieses Gesetzes vorausgesetzt werden mußten, klar erhellt.

Inwiefern durch die Handlungen oder Unterlassungen eine Strafe verwirkt ist, bleibt der richterlichen Entscheidung vorbehalten.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Bundes-Insiegel.

Gegeben Berlin, den 21. Juni 1869.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen.

(Bundes-Gesetzblatt für 1869, S. 245.)

Nr. 8.

Auszug aus dem Vereinszollgesetz.

Vom 1. Juli 1869.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Norddeutschen Bundes, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes, des Deutschen Zollvereins und des Deutschen Zollparlaments, was folgt:

VIII.

Bestimmungen über die Waaren-Einfuhr und -Ausfuhr seewärts.

§. 74.

Wo für den Eingang seewärts Ansagepoften errichtet sind, haben sich die Schiffsführer bei diesen zu melden und sämmtliche über ihre Ladung sprechenden Papiere abzugeben. Der Schiffsführer ist zugleich verpflichtet, dem Ansageposten eine von ihm unterzeichnete Deklaration der Zugänge zum Schiffsraum und etwaiger geheimer Behältnisse zu übergeben, auch dem Beamten diese Zugänge an Ort und Stelle zu zeigen.

Die Ladungspapiere werden demnächst von dem Ansageposten in Gegenwart des Schiffsführers eingesiegelt, an das betreffende Grenzzollamt adressirt und, Falls nach dem Ermessen des Ansagepostens Begleitung eintritt, dem begleitenden Beamten, anderen Falls dem Schiffsführer zur Aushändigung an das Grenzzollamt zugestellt.

§. 75.

Soll die Ladung bei dem Grenzzollamte zur Entlöschung gelangen, so hat der Schiffsführer dem Amte binnen spätestens 24 Stunden nach der Ankunft eine generelle Deklaration (Manifest) in einfacher Ausfertigung zu übergeben, welche den Namen des Schiffes und des

Schiffsführers, die Nationalität und Tragfähigkeit des Schiffes, den Hafen oder die Häfen, wo die Ladung eingenommen ist, die Namen der Waarenempfänger, die Gattung der geladenen Waaren — bei verpackten Waaren auch die Zahl und Verpackungsart der Kolli, deren Zeichen und Nummer — ferner die besondere Bezeichnung der Kolli oder der unverpackt geladenen Waaren, welche sich außerhalb des Schiffsraumes befinden, endlich die Versicherung, daß die Angaben richtig sind, und die Unterschrift des Schiffsführers oder seines Bevollmächtigten enthalten muß.

§. 76.

Der Schiffsführer haftet für die Richtigkeit der Angaben hinsichtlich der Zahl und Art der geladenen Kolli, sowie dafür, daß keine unverpackt geladene Waare in der Deklaration verschwiegen ist.

Die Gattung der geladenen Waaren hat der Schiffsführer nach bestem Wissen anzugeben. Ist ihm der Inhalt einzelner Kolli unbekannt, so hat er dies in der generellen Deklaration zu bemerken.

§. 77.

Zugleich mit der generellen Deklaration muß der Schiffsführer eine Deklaration über die Zugänge zum Schiffsraum und etwaige geheime Behältnisse übergeben, sofern nicht eine solche bereits bei dem Ansageposten (§. 74) abgegeben ist.

§. 78.

Es ist ferner der generellen Deklaration eine Deklaration über die am Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffsmannschaft und des Schiffs bestimmten Mund- und anderen Vorräthe, die Effecten der Schiffsmannschaft und die Schiffsinventarienstücke (Schiffsprovisionsliste) beizufügen. Das Gewicht der vorhandenen Vorräthe braucht nur annähernd angegeben zu werden.

Bei Schiffen, welche von ihrer Ankunft im Hafen bis zu ihrem Wiederausgange unter amtlicher Bewachung stehen, bedarf es der Abgabe einer Schiffsprovisionsliste nicht.

§. 79.

Bevor die vorläufige Revision des Schiffes (§. 80) Seitens der Zollbehörde stattgefunden hat, darf dasselbe ohne Erlaubniß der Zollbehörde weder am Ufer anlegen, noch irgend einen Verkehr mit dem Lande oder mit anderen Schiffen unterhalten.

Die Zollbehörde ist befugt, das Schiff sofort nach der Ankunft durch ihre Beamten besetzen zu lassen.

§. 80.

Nachdem die generelle Deklaration, sowie die Deklaration der Zugänge zum Schiffsraum und die Schiffsprovisionsliste übergeben ist, erfolgt die vorläufige Revision des Schiffes. Zugleich findet die specielle Revision des Proviants, der Schiffsvorräthe, der Utensilien und Inventarienstücke, ferner der Effecten der Schiffsmannschaft und des Reisegepäckes der Passagiere Statt, sofern nicht etwa für das letztere Abfertigung unter Begleitscheinkontrole beantragt wird.

Demnächst werden die Waarenräume des Schiffes und die etwa die Verdeck- oder Kajütfracht bildenden Waaren unter amtlichen Verschluß gesetzt, oder das Schiff bleibt unter amtlicher Bewachung.

Der Schiffsproviant wird insoweit zollfrei und außer weiterer Kontrole gelassen, als derselbe den muthmaßlichen Bedarf der Schiffsmannschaft während der Dauer des Aufenthaltes des Schiffes im Lande nicht übersteigt. Dagegen werden die diesen Bedarf übersteigenden Mengen zur Verzollung gezogen oder auf den Antrag des Schiffsführers unter amtlichen Verschluß gesetzt.

§. 81.

Binnen einer von der Zollbehörde örtlich zu bestimmenden Frist hat demnächst der Waarenführer oder der Waarenempfänger die eingegangenen Waaren dem Grenzzollamte speciell zu deklariren, sofern nicht der Antrag auf Vornahme der amtlichen Revision gestellt wird.

Abweichungen von dem deklarirten Gewicht können nach den von der obersten Landes-Finanzbehörde zu treffenden näheren Anordnungen bis zu 20 Prozent von dem deklarirten Gewicht der einzelnen Kolli oder einer zusammen abgefertigten gleichnamigen Waarenpost straffrei gelassen werden.

§. 82.

Für beschädigte Güter, welche aus den an den Küsten von Zollvereinsstaaten gestrandeten Schiffen geborgen sind und im Wege öffentlichen Aufgebotes zum Verkauf gelangen, ist auf den Antrag der Betheiligten ein Eingangszoll von 10 Prozent des Bruttoertrages des Auktionserlöses zu erheben, wenn sowohl die Behörde, welche die Auktion abhält, als die Zollbehörde die stattgehabte Beschädigung der Waare bescheinigt.

§. 83.

Auf den Antrag des Schiffsführers können die Schiffe von dem Grenzzollamte im Ansageverfahren nach dem Bestimmungsorte abgelassen werden. Zu diesem Ende hat der Schiffsführer sogleich nach seinem Eintreffen, Falls es nicht bereits bei einem Ansageposten geschehen ist, dem Grenzzollamte sämmtliche über seine Ladung sprechenden Papiere zu übergeben.

Das Schiff wird in der Regel mit zwei Beamten besetzt, welche dasselbe zu beaufsichtigen und nach dem Bestimmungsorte zu begleiten haben. Die Ladungspapiere werden amtlich abgestempelt, versiegelt und mit einem über das Schiff ausgefertigten Ansagezettel den Begleitungsbeamten zur Ablieferung an das Amt am Bestimmungsorte übergeben.

§. 84.

Die Ablassung im Ansageverfahren kann auch stattfinden, nachdem ein Theil der Ladung bis zum Grenzzollamte entlöscht oder die Ladung ganz oder theilweise in Leichterschiffe übergeladen worden ist. Es muß jedoch, wenn das Schiff seine Ladung ganz an Leichterfahrzeuge abgegeben hat und im Eingangshafen zurückbleibt, der Schiffsführer für die Berichtigung des Deklarationspunktes am Bestimmungsorte (§. 86) persönlich oder durch einen Bevollmächtigten Sorge tragen.

§. 85.

Die Schiffsführer müssen ihre Fahrt zum Bestimmungsorte unverweilt und ohne weiteren Aufenthalt, als durch natürliche Hindernisse unvermeidlich wird, fortsetzen, auch während derselben die Ladung unberührt lassen. Die Schiffe dürfen ohne Erlaubniß der Zollbehörde auf der Fahrt weder am Ufer anlegen, noch mit dem Ufer oder mit anderen Schiffen Verkehr treiben.

§. 86.

Hinsichtlich der Deklaration, Revision und weiteren Abfertigung am Bestimmungsorte gelten die Bestimmungen der §§. 75 bis 81.

§. 88.

Ueber die zur Ausfuhr seewärts bestimmten Güter, welche ausgangszollpflichtig sind, oder deren Ausfuhr nachgewiesen werden muß, hat der Schiffsführer der Zoll- oder Steuerstelle am Orte der Einladung eine Ausgangsdeklaration zu übergeben, welche den Namen des Schiffes und des Schiffsführers, die Nationalität und Tragfähigkeit

des Schiffes, die Zahl, Verpackungsart, Zeichen und Nummern der Kolli, die Gattung der Waaren, die Namen der Versender und den Bestimmungsort, sowie die Bezeichnung der über die geladenen Waaren ertheilten amtlichen Bezettelungen enthalten muß.

Einer Anmeldung der zur Ausfuhr seewärts bestimmten Güter des freien Verkehrs, welche keinem Ausgangszolle unterliegen, bedarf es nicht.

Die Verladung erfolgt unter amtlicher Aufsicht. Ausgangszollpflichtige Gegenstände müssen vor der Verladung vorschriftsmäßig angemeldet und verzollt sein.

§. 89.

Die Löschung, sowie die Einnahme von Ladungen darf nur an den von der Zollbehörde dazu bestimmten Stellen erfolgen.

§. 90.

Die näheren Bestimmungen über das beim Eingange und Ausgange seewärts zu beobachtende Verfahren enthalten die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zu erlassenden Hafenregulative.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Bundes-Insiegel.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 1. Juli 1869.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen.

(Bundes-Gesetzblatt für 1869, S. 317.)

Nr. 9.

Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf Deutschen Kauffahrteischiffen.

Vom 25. September 1869.

Auf Grund der Bestimmung im §. 31 der Gewerbe-Ordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni d. J. (Bundesgesetzblatt S. 245) in Verbindung mit Artikel 54 der Bundesverfassung hat der Bundesrath die nachstehenden

Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf Deutschen Kauffahrteischiffen

ertheilt:

§. 1.

Küstenschifffahrt im Sinne dieser Vorschriften ist die Fahrt in der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und in der Ostsee

a) mit Seeschiffen unter 30 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit,

b) mit solchen Fahrzeugen jeder Größe, welche sich nicht über 20 Seemeilen von der Küste entfernen und nicht zur Beförderung von Reisenden dienen,

c) mit kleinen zur Fischerei dienenden Fahrzeugen (Kuttern, Schaluppen 2c.) und mit Lootsen- und Lustfahrzeugen.

§. 2.

Kleine Fahrt im Sinne dieser Vorschriften ist die Fahrt in der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und in der Ostsee mit Seeschiffen von 30 bis ausschließlich 100 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit.

§. 3.

Große Fahrt im Sinne dieser Vorschriften ist diejenige Seeschifffahrt, welche die Grenzen der Küstenschifffahrt (§. 1) und der kleinen Fahrt (§. 2) überschreitet. Die große Fahrt ist entweder

a) Europäische Fahrt,
wenn sie nur Europäische Häfen und Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azow'schen Meeres berührt,

oder

b) Außereuropäische Fahrt,
wenn sie diese Grenzen überschreitet.

§. 4.

Ob und welcher Nachweis der Befähigung als Führer von Küstenschiffen (§. 1) erforderlich ist, bleibt einstweilen der Bestimmung der Landesregierungen überlassen.

§. 5.

Die Zulassung als Schiffer auf kleiner Fahrt wird bedingt durch

die Ablegung einer Prüfung in den in Anlage I. bezeichneten Gegenständen (Schifferprüfung für kleine Fahrt). Diese Prüfung wird denjenigen erlassen, welche die Steuermannsprüfung (§. 7 b) bestanden haben.

§. 6.

Um zur Schifferprüfung für kleine Fahrt zugelassen zu werden, ist erforderlich

die Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 60monatlichen Fahrzeit zur See.

§. 7.

Die Zulassung als Steuermann auf großer Fahrt wird bedingt durch:

a) die Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 45monatlichen Fahrzeit zur See, von welcher mindestens 24 Monate entweder als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen oder als Matrose I. oder II. Klasse in der Bundes-Kriegsmarine, und zwar mindestens zwölf Monate auf einem Segelschiffe, zugebracht sein müssen,

b) die Ablegung einer Prüfung in den in Anlage II. bezeichneten Gegenständen (Steuermannsprüfung).

§. 8.

Um zur Steuermannsprüfung zugelassen zu werden, ist erforderlich
die Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 33monatlichen Fahrzeit zur See, von welcher mindestens zwölf Monate entweder als Vollmatrose auf Segelschiffen der Handelsmarine oder als Matrose I. oder II. Klasse in der Bundes-Kriegsmarine zugebracht sein müssen.

§. 9.

Die Zulassung als Schiffer auf großer Fahrt wird bedingt durch
die Ablegung einer Prüfung in den in der Anlage III. bezeichneten Gegenständen (Schifferprüfung für große Fahrt), vorbehaltlich der nach §. 11 eintretenden Ausnahme.

§. 10.

Um zur Schifferprüfung für große Fahrt zugelassen zu werden, ist erforderlich:

a) die Ablegung der Steuermannsprüfung (§. 7 b),
b) die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann (§. 7) folgenden mindestens 24monatlichen Fahrzeit zur See als Steuermann auf Kauffahrteischiffen,
c) die Ausführung und schriftliche Aufzeichnung von Beobachtungen und Berechnungen über Kurse und Distanzen, Breite und Länge während dieser Fahrzeit.

§. 11.

Für die Zulassung als Schiffer auf Europäischer Fahrt (§. 3 a) mit Segelschiffen unter 250 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit und mit Dampfschiffen jeder Größe genügt:

a) die Ablegung der Steuermannsprüfung (§. 7 b),
b) die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann (§. 7) folgenden mindestens 36monatlichen Fahrzeit zur See als Steuermann, von welcher mindestens 24 Monate als Einzelsteuermann zugebracht sein müssen.

§. 12.

Der Schiffer auf großer Fahrt darf auf Schiffen von 100 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) und mehr Tragfähigkeit nicht ohne einen Steuermann fahren.

§. 13.

Hat ein Schiff in großer Fahrt mehrere Steuerleute, so muß einer derselben (der Obersteuermann) die Schifferprüfung für große Fahrt (§. 9) abgelegt haben.

§. 14.

Seeleute, welche vor dem 1. Mai 1870 in einem Bundesstaate oder in einem zu einem Bundesstaate gehörigen Gebiete als Schiffer oder Steuerleute zugelassen sind, dürfen diese Befugniß auf Schiffen, welche in dem betreffenden Staate oder Gebiete heimathsberechtigt sind, im bisherigen Umfange auch ferner ausüben.

Beispielsweise bleiben also befugt:

a) die in den Preußischen Provinzen Preußen und Pommern mit beschränkter Befugniß zugelassenen Schiffer II. und III. Klasse zur Führung von Schiffen jeder Größe in der Ostsee;

b) diejenigen Schiffer, welche bisher Watt- und Küstenfahrt betrieben haben, sowie die zur Schiffsführung auf Nord- und Ostsee zugelassenen früheren Kahnschiffer im Preußischen Amte Blumenthal zur ferneren Ausübung ihres Gewerbes im bisherigen Umfange;

c) die in Bremen mit beschränkter Befugniß zugelassenen Schiffer zur Führung Bremischer Schiffe ohne Steuermann in den Europäischen Meeren bis zum Kap Finisterre.

§. 15.

Vom 1. Mai 1870 ab stehen die bis dahin in einem Bundesstaate oder in einem zu einem Bundesstaate gehörigen Gebiete zugelassenen Untersteuerleute, Steuerleute aller Klassen und Obersteuerleute in Ansehung ihrer Befugnisse den nach §. 7 dieser Vorschriften zugelassenen Steuerleuten gleich.

§. 16.

Diejenigen Seeleute, welche vor dem 1. Mai 1870 die Oldenburgische oder die Bremische Prüfung zum Untersteuermann bestanden

haben, jedoch wegen Mangels des erforderlichen Lebensalters oder der vorschriftsmäßigen Fahrzeit noch nicht als Steuerleute zugelassen sind, erlangen die Befugnisse der nach §. 7 dieser Vorschriften zugelassenen Steuerleute, sobald sie die in §. 7 a bezeichnete Fahrzeit zurückgelegt haben.

§. 17.

Denjenigen Seeleuten, welche vor dem 1. Mai 1870 in einem Bundesstaate oder in einem zu einem Bundesstaate gehörigen Gebiete zur Schiffsführung auf allen Meeren zugelassen sind, steht die gleiche Befugniß auf allen Deutschen Kauffahrteischiffen zu, sobald sie 24 Monate lang auf Kauffahrteischiffen als Steuermann oder Schiffer gefahren haben.

§. 18.

Vom 1. Mai 1870 ab sind die bis dahin in den Preußischen Provinzen Preußen und Pommern mit beschränkter Befugniß zugelassenen Schiffer II. und III. Klasse zur Führung aller Deutschen Kauffahrteischiffe unter 250 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit in Europäischer Fahrt (§. 3 a) befugt.

§. 19.

Vom 1. Mai 1870 ab sind die bis dahin in den Preußischen Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein, in Lübeck und Hamburg zugelassenen Steuerleute, sowie die bis dahin in Oldenburg und Bremen zugelassenen Obersteuerleute, sobald sie mindestens 24 Monate als Steuermann auf Kaffahrteischiffen gefahren haben, zur Führung aller Deutschen Kauffahrteischiffe in allen Meeren befugt.

§. 20.

Diese Vorschriften treten am 1. Mai 1870 in Kraft.

§. 21.

Der Bundesrath erläßt die Vorschriften über das Prüfungsverfahren und über die Zusammensetzung der Prüfungskommissionen.

Berlin, den 25. September 1869.

Der Kanzler des Norddeutschen Bundes.

In Vertretung:

Delbrück.

Anlage I.

Schifferprüfung für kleine Fahrt.

Die Prüfung für Schiffer auf kleiner Fahrt erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprachen.

Kenntniß der Deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken.

Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erklären.

B. Mathematik.

1) Die vier Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen und Dezimalbrüchen und die Regelbetri.
2) Kenntniß der einfacheren geometrischen Begriffe von Linien, Winkeln und Dreiecken, sowie von dem Kreise und der Kugel.

C. Nautik.

1) Begriff der geographischen Breite und Länge.
2) Aufstellung und Gebrauch der Steuerkompasse.
3) Einrichtung und Gebrauch des gewöhnlichen Loggs.
4) Aufmachung des Etmals nach Koppelkurs und Mittelbreite.
5) Gebrauch der Seekarten; Eintragung des Schiffsortes nach Peilung und Abstand, Kurs und Distanz, Breite und Länge sowie nach Lothungen; Ermittelung von Kurs und Distanz durch die Karte.
6) Gebrauch des Spiegel-Oktanten.
7) Berichtigung der beobachteten Sonnenhöhe.
8) Bestimmung der Breite durch die Höhe der Sonne im Meridian.
9) Bestimmung der Hochwasserzeit.
10) Führung des Schiffsjournals.

D. Seemannschaft.

1) Kenntniß der Haupt- und Rundhölzer von Seeschiffen.
2) Kenntniß der Einrichtung und der Ausrüstung der Schiffe, der Stärke und Länge des stehenden und laufenden Gutes, sowie der Ketten und des Gewichts der Anker.
3) Auf- und Abtakelung der Seeschiffe.
4) Stauung der Ladung.
5) Schiffsmanöver bei jedem Wetter.
6) Kenntniß der Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale, sowie über das Ausweichen der Schiffe.
7) Gebrauch des Signalbuches für die Kauffahrteischiffe aller Nationen.
8) Kenntniß der Rettungsmaaßregeln bei Strandungen und anderen Seeunfällen.

Anlage II.

Steuermanns-Prüfung.

Die Prüfung für Steuerleute auf großer Fahrt erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprachen.

1) Kenntniß der Deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken.

   Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erklären.
2) Kenntniß der Englischen Sprache, soweit sie zum Verständnisse der Seekarten und des Nautical Almanac nothwendig ist.

B. Mathematik.

1. Arithmetik.

a) Die Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen, Dezimalbrüchen und Buchstaben; Anwendung derselben auf das Lösen von Verhältnißgleichungen und einfachen Gleichungen ersten Grades.

b) Berechnung von Quadrat- und Kubikwurzeln.
c) Rechnen mit Logarithmen.

2. Planimetrie.

a) Kenntniß der einfacheren Sätze über die Gleichheit von Winkeln, sowie über die Kongruenz, Aehnlichkeit und Gleichheit gradliniger Figuren.
b) Kenntniß der einfacheren Sätze vom Kreise und von den Winkeln im Kreise.
c) Lösen leichter Konstruktions- und Rechnungsaufgaben vermittelst der Lehrsätze.
d) Berechnung des Flächeninhalts drei- und vierseitiger Figuren, sowie des Inhalts des Kreises.

3. Stereometrie.

a) Kenntniß der einfachsten Sätze über die gegenseitige Lage von Linien und Ebenen, über Kugelschnitte, sphärische Winkel und Dreiecke.
b) Berechnung des Inhalts von Prismen, Cylindern und Fässern.

4. Ebene Trigonometrie.

a) Kenntniß der trigonometrischen Funktionen und Tafeln.
b) Berechnung der Seiten und Winkel rechtwinkliger und schiefwinkliger Dreiecke.

5. Sphärische Trigonometrie.

Kenntniß der Sinusregel und der Grundgleichung.

C. Nautik.

1) Mathematische Geographie, soweit sie für den Seemann wissenswerth ist.
2) Prüfung, Aufstellung und Gebrauch der Steuer- und Peilkompasse.
3) Einrichtung und Handhabung der gebräuchlichsten Instrumente und Vorrichtungen zur Messung der Geschwindigkeit der Schiffe.
4) Besteckrechnung nach Kurs und Distanz, sowie nach Koppelkurs; Berichtigung der Kurse für Abtrift, örtliche Ablenkung und Mißweisung des Kompasses; Bestimmung der veränderten

und aufgekommenen Breite aus Kurs und Distanz; Ermittelung der veränderten und aufgekommenen Länge nach Mittelbreite und vergrößerter Breite.

5) Ortsbestimmung durch Peilung von Gegenständen und Winkelmessung zwischen denselben, wenn deren Lage oder Höhe bekannt ist.

6) Ermittelung der Richtung und Geschwindigkeit von Strömungen; Bestimmung von Kurs und Fahrt des Schiffes in Strömungen; Berichtigung des Bestecks bei Strömungen.

7) Zeichnen und Gebrauch der Seekarten; Eintragung des Schiffsortes nach Peilung und Abstand, Kurs und Distanz, Breite und Länge; Uebertragung des Bestecks aus einer Karte in eine andere; Ermittelung von Kurs und Distanz durch die Karte; Berichtigung des Bestecks in der Karte durch Peilungen, Winkelmessungen, Lothungen und astronomische Beobachtungen.

8) Gebrauch und Berichtigung der Spiegelinstrumente, namentlich des Oktanten und Sextanten.

9) Benutzung des künstlichen Horizonts.

10) Gebrauch der nautischen Jahrbücher und Ephemeriden.

11) Kenntniß der wichtigsten Sternbilder und Gestirne.

12) Berichtigung beobachteter Höhen durch Kimmtiefe, Refraktion, Parallaxe und Halbmesser.

13) Bestimmung der Breite:
   a) durch Höhen der Sonne und Fixsterne im Meridian,
   b) durch Höhen der Sonne in der Nähe des Meridians,
   c) durch zwei Sonnenhöhen vermittelst Annäherung.

14) Bestimmung der Mißweisung:
   a) durch Amplituden der Sonne,
   b) durch Azimuthe der Sonne.

15) Berechnung der Hochwasserzeit; Berichtigung der Lothung auf Niedrigwasser.

16) Bestimmung der Ortszeit durch Einzelhöhen der Sonne und Fixsterne.

17) Bestimmung der Länge:
   a) durch Chronometer,
   b) durch Monddistanzen mit beobachteten Höhen.

18) Führung des Schiffsjournals.

D. Seemannschaft.

1) Kenntniß der Haupt- und Rundhölzer von Seeschiffen.
2) Auf- und Abtakelung der Seeschiffe.
3) Stauung der Ladung.
4) Schiffsmanöver bei jedem Wetter.
5) Kenntniß der Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale, sowie über das Ausweichen der Schiffe.
6) Gebrauch des Signalbuches für die Kauffahrteischiffe aller Nationen.
7) Kenntniß der Rettungsmaaßregeln bei Strandungen und anderen Seeunfällen.

Anlage III.

Schifferprüfung für große Fahrt.

Die Prüfung für Schiffer auf großer Fahrt erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprachen.

1) Kenntniß der Deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken.

   Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erklären.
2) Kenntniß der Englischen Sprache, soweit sie zum Verständnisse der Seekarten, des Nautical Almanac, des Lootsenkommandos und der Segelanweisungen nothwendig ist.

B. Mathematik.

1. Arithmetik.

a) Die Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen, Dezimalbrüchen und Buchstaben; Anwendung derselben auf das Lösen von Verhältnißgleichungen und einfachen Gleichungen ersten Grades.
b) Berechnung von Quadrat- und Kubikwurzeln.
c) Rechnen mit Logarithmen.

2. Planimetrie.

a) Kenntniß der einfacheren Sätze über die Gleichheit von Winkeln, sowie über die Kongruenz, Aehnlichkeit und Gleichheit gradliniger Figuren.
b) Kenntniß der einfacheren Sätze vom Kreise und von den Winkeln im Kreise.
c) Lösen leichter Konstruktions- und Rechnungsaufgaben vermittelst der Lehrsätze.
d) Berechnung des Flächeninhalts drei- und vierseitiger Figuren, sowie des Inhalts des Kreises.

3. Stereometrie.

a) Kenntniß der einfachsten Sätze über die gegenseitige Lage von Linien und Ebenen, über Kugelschnitte, sphärische Winkel und Dreiecke.
b) Berechnung des Inhalts von Prismen, Cylindern und Fässern.

4. Ebene Trigonometrie.

a) Kenntniß der trigonometrischen Funktionen und Tafeln.
b) Berechnung der Seiten und Winkel rechtwinkliger und schiefwinkliger Dreiecke.

5. Sphärische Trigonometrie.

a) Kenntniß der Sinusregel und der Grundgleichung.
b) Berechnung der Seiten und Winkel rechtwinkliger und schiefwinkliger Dreiecke.

C. Nautik.

1) Mathematische Geographie, soweit sie für den Seemann wissenswerth ist.
2) Prüfung, Aufstellung und Gebrauch der Steuer- und Peilkompasse.
3) Einrichtung und Handhabung der gebräuchlichsten Instrumente und Vorrichtungen zur Messung der Geschwindigkeit der Schiffe.
4) Besteckrechnung nach Kurs und Distanz, sowie nach Koppelkurs; Berichtigung der Kurse für Abtrift, örtliche Ablenkung und Mißweisung des Kompasses; Bestimmung der veränderten und aufgekommenen Breite aus Kurs und Distanz; Ermittelung der

veränderten und aufgekommenen Länge nach Mittelbreite und vergrößerter Breite.

5) Ortsbestimmung durch Peilung von Gegenständen und Winkelmessung zwischen denselben, wenn deren Lage oder Höhe bekannt ist.

6) Ermittelung der Richtung und Geschwindigkeit von Strömungen; Bestimmung von Kurs und Fahrt des Schiffes in Strömungen; Berichtigung des Bestecks bei Strömungen.

7) Zeichnen und Gebrauch der Seekarten; Eintragung des Schiffsortes nach Peilung und Abstand, Kurs und Distanz, Breite und Länge; Uebertragung des Bestecks aus einer Karte in eine andere; Ermittelung von Kurs und Distanz durch die Karte; Berichtigung des Bestecks in der Karte durch Peilungen, Winkelmessungen, Lothungen und astronomische Beobachtungen.

8) Segeln im größten Kreise.

9) Gebrauch und Berichtigung der Spiegelinstrumente, namentlich des Oktanten und Sextanten.

10) Benutzung des künstlichen Horizonts.

11) Gebrauch der nautischen Jahrbücher und Ephemeriden.

12) Kenntniß der wichtigsten Sternbilder und Gestirne.

13) Berichtigung beobachteter Höhen durch Kimmtiefe, Refraktion, Parallaxe und Halbmesser.

14) Berechnung der Kulminationszeit der Gestirne.

15) Berechnung wahrer und scheinbarer Höhen der Gestirne.

16) Bestimmung der Breite:
   a) durch Höhen der Gestirne im Meridian,
   b) durch Höhen der Sonne und Fixsterne in der Nähe des Meridians,
   c) durch zwei Sonnenhöhen.

17) Bestimmung der Mißweisung:
   a) durch Amplituden der Sonne,
   b) durch Azimuthe der Sonne.

18) Bestimmung der örtlichen Ablenkung der Kompasse an Bord.

19) Berechnung der Hochwasserzeit; Berichtigung der Lothung auf Niedrigwasser.

20) Bestimmung der Ortszeit:
   a) durch Einzelnhöhe der Gestirne,
   b) durch gleiche Höhen der Sonne.

21) Bestimmung von Stand und Gang der Chronometer.

22) Bestimmung der Länge:
    a) durch Chronometer,
    b) durch Monddistanzen.
23) Gebrauch der Barometer und Thermometer.
24) Kenntniß der Luft- und Meeresströmungen im Allgemeinen und des Gesetzes der Stürme im Besonderen.
25) Führung des Schiffsjournals.

D. Seemannschaft.

1) Kenntniß der Haupt- und Rundhölzer von Seeschiffen.
2) Kenntniß der Einrichtung und der Ausrüstung der Schiffe, der Stärke und Länge des stehenden und laufenden Gutes, sowie der Ketten und des Gewichts der Anker.
3) Auf- und Abtakelung der Seeschiffe.
4) Stauung der Ladung.
5) Schiffsmanöver bei jedem Wetter.
6) Kenntniß der Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale, sowie über das Ausweichen der Schiffe.
7) Gebrauch des Signalbuchs für die Kauffahrteischiffe aller Nationen.
8) Kenntniß der Rettungsmaaßregeln bei Strandungen und anderen Seeunfällen.

(Bundes-Gesetzblatt für 1869, S. 660.)

Nr. 10.

Bekanntmachung, betreffend die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf Deutschen Kauffahrteischiffen.

Vom 30. Mai 1870.

Auf Grund der Bestimmung im §. 31 der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni v. J. (Bundesgesetzblatt, S. 245) in Verbindung mit §. 21 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf Deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (Bundesgesetzblatt, S. 660) hat der Bundesrath die nachstehenden

Anordnungen über das Prüfungsverfahren und über die Zusammensetzung der Prüfungskommissionen

erlassen:

1. Anordnungen

über die

Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute für große Fahrt.

---

§. 1.

Am Sitze jeder öffentlichen Navigationsschule wird von der Landesregierung eine Kommission eingesetzt, welche je nach der Bestimmung der Schule Steuermannsprüfungen, beziehungsweise Schifferprüfungen für große Fahrt abnimmt.

Jede dieser Kommissionen besteht aus fünf Mitgliedern, nämlich:

1) einem Vorsitzenden;

2) und 3) zwei an öffentlichen Navigationsschulen fungirenden Navigations-Lehrern, von denen bei der Abhaltung von

Schifferprüfungen nur Einer der am Sitze der Prüfungskommission befindlichen Navigationsschule angehören darf;

4) und 5) zwei Seeschifffahrtskundigen, welche entweder Offiziere der Bundes-Kriegsmarine oder Schiffsführer auf großer Fahrt gewesen sind oder noch sind.

§. 2.

Die Prüfungskommissionen machen die Zeit, in welcher die Abhaltung der Prüfungen stattfindet, bekannt. Sie haben gleichzeitig hiervon dem vom Bundeskanzler ernannten Inspektor (§. 23) Kenntniß zu geben.

§. 3.

Der Meldung zur Steuermannsprüfung müssen beigefügt werden:

a) der Geburtsschein;

b) glaubhafte Nachweisung über die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden, mindestens 33monatlichen Fahrzeit zur See, von welcher mindestens 12 Monate entweder als Vollmatrose auf Segelschiffen der Handelsmarine oder als Matrose I. oder II. Klasse in der Bundes-Kriegsmarine zugebracht sind.

Der Meldung zur Schifferprüfung müssen beigefügt werden:

a) das Befähigungszeugniß zum Steuermann (§. 7 b der Vorschriften vom 25. September 1869). Sofern die Meldung auf die in den §§. 15 und 16 der Vorschriften enthaltenen Uebergangsbestimmungen gestützt wird, ist an Stelle des Befähigungszeugnisses als Steuermann der Nachweis der vor dem 1. Mai 1870 erfolgten Zulassung als Untersteuermann, Steuermann oder Obersteuermann, beziehungsweise der vor dem 1. Mai 1870 erfolgten Ablegung der Oldenburgischen oder Bremischen Untersteuermanns-Prüfung und der Zurücklegung der vorschriftsmäßigen Fahrzeit zu erbringen;

b) vollgültige Nachweise über eine auf die Zulassung als Steuermann (§. 7 und §. 15 der Vorschriften) folgende mindestens 24monatliche Fahrzeit zur See in der Funktion als Steuermann auf Kauffahrteischiffen;

c) die schriftlichen Aufzeichnungen der während dieser Fahrzeit gemachten Beobachtungen und Berechnungen über Kurse und Distanzen, Breite und Länge.

Der Vorsitzende entscheidet — im Zweifelsfalle nach Anhörung noch anderer Mitglieder der Kommission — über die Zulassung und theilt das Ergebniß dem Antragsteller vor Beginn der schriftlichen Prüfung mit.

§. 4.

Die Prüfung erstreckt sich auf die in Anlage I., beziehungsweise Anlage II. genannten Gegenstände und zerfällt in

a) eine schriftliche,
b) eine praktische, und
c) eine mündliche Prüfung, von denen die beiden ersterwähnten der mündlichen Prüfung vorangehen.

§. 5.

In der schriftlichen Prüfung erhält der Prüfling je eine Aufgabe aus den in Anlage I., beziehungsweise Anlage II. mit einem * bezeichneten Gegenständen.

§. 6.

Während der schriftlichen Prüfung ist durch geeignete Maaßnahmen, namentlich durch stete Aufsicht über die Prüflinge und, wenn deren gleichzeitig mehrere sind, durch Absonderung derselben von einander dafür Sorge zu tragen, daß sie keinerlei fremde Hülfe und außer nautischen Tafeln und Ephemeriden keine Bücher und Schriften benutzen. Den ihm angewiesenen Platz darf ein Prüfling, wenn er nicht als zurückgetreten angesehen werden will, nur mit besonderer Erlaubniß verlassen.

§. 7.

Jedem Prüfling wird von der Kommission ein foliirtes Prüfungsheft behändigt. Nachdem er seinen Namen darauf vermerkt, hat er in dasselbe zunächst einen von einem Kommissionsmitgliede zu beglaubigenden Auszug aus den Nachweisen über sein Alter und seine Fahrzeit und später die Lösungen der Aufgaben nebst allen vorzunehmenden Berechnungen &c. mit Tinte einzutragen. Während der schriftlichen Prüfung darf der Prüfling außer dem Prüfungshefte anderes Papier zum Schreiben oder Rechnen nicht benutzen.

§. 8.

Für jeden Gegenstand der schriftlichen Prüfung (Anlage I. und II.) läßt das Bundeskanzler-Amt eine größere Anzahl Aufgaben ent-

werfen, welche unter Beifügung der Lösungen der Rechnungsaufgaben den Prüfungskommissionen zugesandt werden.

Die Aufgaben werden nach den Gegenständen zu Bündeln vereinigt und äußerlich deutlich bezeichnet. Der Prüfling zieht aus jedem dieser Bündel je eine Aufgabe und trägt dieselbe sammt der von ihm bearbeiteten Lösung in das Prüfungsheft ein. Das Ergebniß dieser Lösung wird von einem Kommissionsmitgliede im Hefte sofort nochmals niedergeschrieben oder sonst festgestellt. Auch wird im Hefte die Zeit vermerkt, zu welcher die Lösung der Aufgaben begonnen und beendet ist.

§. 9.

Die beiden Navigationslehrer beurtheilen die von den Prüflingen bearbeiteten Lösungen der schriftlichen Aufgaben unter kurzer Andeutung der gefundenen Fehler mittelst schriftlicher Randbemerkungen in den Prüfungsheften und ertheilen jeder Lösung eine der Censuren: „Genügend" oder „Nicht Genügend". Wenn die Navigationslehrer sich über eine Censur nicht einigen, so hat die Prüfungskommission dieselbe nach Stimmenmehrheit festzustellen.

Ist der Vorsitzende der Prüfungskommission ein Nautiker, so kann die Landesregierung ihm die Revision der von den Navigationslehrern ertheilten Censuren und deren endgültige Feststellung übertragen.

Diejenigen Prüflinge, welchen bei der Steuermanns-Prüfung in jedem der sieben Fächer C 4, C 7, C 13a, C 13b, C 14, C 17a und C 17b der Anlage I., bei der Schiffer-Prüfung in jedem der sieben Fächer C 4, C 7, C 16b, C 16c, C 17, C 22a und C 22b der Anlage II., und außerdem bei der betreffenden Prüfung mindestens noch in fünf nautischen und drei anderen Fächern die Censur „Genügend" ertheilt ist, erhalten für den Gesammtausfall der schriftlichen Prüfung das Prädikat: „Bestanden". Alle übrigen Prüflinge erhalten das Prädikat: „Nicht bestanden".

§. 10.

Im Laufe oder unmittelbar nach der schriftlichen Prüfung wird nach näherer Anordnung des Vorsitzenden von den Navigationslehrern eine praktische Prüfung abgehalten. Dieselbe hat sich auf den Gebrauch und die Berichtigung der Spiegel-Instrumente, namentlich des Oktanten und Sextanten, sowie auf die Benutzung des künstlichen Horizonts zu erstrecken, bei Schifferprüfungen außerdem noch auf den

Gebrauch der Barometer und Thermometer. (Vergl. Anlage I. C. Nr. 8 und 9 und Anlage II. C. Nr. 9, 10 und 23.)

Ist der Vorsitzende der Kommission Nautiker, so steht es ihm frei, die praktische Prüfung selbst abzunehmen.

Jedem Prüflinge müssen in dieser praktischen Prüfung mindestens vier verschiedene Aufgaben gestellt werden.

Ob eine Aufgabe „genügend“ gelöst worden ist, entscheidet derjenige, welcher die Prüfung abgenommen hat. Nur diejenigen Prüflinge, welche mindestens die Hälfte der ihnen gestellten Aufgaben „genügend“ gelöst haben, erhalten für die praktische Prüfung das Prädikat: „Bestanden“, die übrigen das Prädikat: „Nicht bestanden“.

§. 11.

Wer nicht in der schriftlichen und in der praktischen Prüfung das Prädikat „Bestanden“ erhalten hat, gilt als nicht bestanden und wird der mündlichen Prüfung nicht mehr unterworfen. Es wird ihm darüber von dem Vorsitzenden zu Protokoll Eröffnung gemacht.

§. 12.

Die mündliche Prüfung wird von sämmtlichen Kommissionsmitgliedern abgehalten.

Dieselben haben sich zu vergewissern, ob der Prüfling die Lehren seines Faches, soweit diese Gegenstand der Prüfung sind, wirklich verstanden, sich zu eigen gemacht und in deren Anwendung Geläufigkeit erworben hat.

Die Prüfung kann sich auf alle in Anlage I., beziehungsweise Anlage II. bezeichneten Fächer erstrecken. Sie ist vorzugsweise auf diejenigen Fächer zu richten, in denen schriftlich entweder überhaupt nicht, oder mit ungenügendem Ergebnisse geprüft worden ist. Die mündliche Prüfung wird so lange fortgesetzt, bis sämmtliche Mitglieder der Prüfungskommission über den Grad der Befähigung des Prüflings sich ein genügendes Urtheil gebildet haben.

Gleichzeitig dürfen nicht mehr als 12 Prüflinge mündlich geprüft werden.

Ob die mündliche Prüfung öffentlich abgehalten werden soll, bestimmt die Landesregierung.

§. 13.

Ueber den Ausfall der mündlichen Prüfung entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit durch Ertheilung eines der Prädikate: „Bestanden“ und „Nicht bestanden“.

Die Abstimmung jedes Kommissionsmitgliedes muß im Prüfungshefte vermerkt werden.

§. 14.

Prüflinge, welche in der mündlichen Prüfung das Prädikat „Nicht bestanden“ erhalten haben, gelten überhaupt und ohne Rücksicht auf den Ausfall der schriftlichen und der praktischen Prüfung als nicht bestanden. Bei etwaiger späterer Wiederholung der Prüfung müssen dieselben auch die schriftliche und die praktische Prüfung nochmals ablegen, wofern die Wiederholung nicht binnen Jahresfrist vor derselben Prüfungskommission stattfindet.

§. 15.

Ob und welche von den in allen drei Prüfungs-Abschnitten bestandenen Prüflingen für den Gesammt-Ausfall der Prüfung statt des Prädikats: „Bestanden“ das Prädikat: „Mit Auszeichnung bestanden“ erhalten sollen, entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit.

§. 16.

Die Prüfungskommission fertigt die Prüfungszeugnisse aus und zwar:

a) für diejenigen, welche die Steuermannsprüfung beziehentlich die Schifferprüfung bestanden und die in §. 7 der „Vorschriften“ unter a bestimmte Fahrzeit zurückgelegt haben, nach Maaßgabe der Formulare unter A. und B.;

b) für diejenigen, welche die Steuermannsprüfung bestanden, aber die in §. 7 Litt. a der „Vorschriften“ bestimmte Fahrzeit noch nicht zurückgelegt haben, nach Maaßgabe des unter C. angehängten Formulars.

§. 17.

Auf Grund der in §. 16 unter a gedachten Prüfungszeugnisse werden von der dazu ermächtigten Behörde die Befähigungszeugnisse (§. 31 der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869) nach den Formularen unter D. und E. ausgefertigt.

Denjenigen, welche nur Prüfungszeugnisse nach der Vorschrift in §. 16 unter b (Formular C.) erhalten haben, wird später, sofern sie sich über die erfolgte Zurücklegung der erforderlichen Fahrzeit gehörig und glaubhaft ausweisen, von der Behörde das Befähigungszeugniß nach dem Formulare unter D. ausgefertigt.

Steuerleute, welche auf Grund des §. 11 der „Vorschriften" als Führer von Segelschiffen unter 250 Tonnen Tragfähigkeit und von Dampfschiffen jeder Größe in Europäischer Fahrt zugelassen zu werden wünschen, haben die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden mindestens 36monatlichen Fahrzeit als Steuermann, von welcher wenigstens 24 Monate als Einzelsteuermann zugebracht sein müssen, nachzuweisen. Auf Grund dieses Nachweises und des Befähigungszeugnisses als Steuermann wird denselben sodann von der Behörde ein weiteres Befähigungszeugniß nach dem Formulare F. ausgefertigt.

§. 18.

Solchen, welche nachweislich Gelegenheit haben, nach bestandener Steuermannsprüfung sofort als Steuermann angemustert zu werden, kann die Prüfungskommission ausnahmsweise das Prüfungszeugniß mit der Bemerkung ausstellen, daß solches für die nächste Reise beziehentlich Anmusterungsperiode die Stelle als Befähigungszeugniß vertritt.

§. 19.

Die weiteren Bestimmungen über die zur Ausstellung der Befähigungszeugnisse zuständige Behörde und über das Verfahren bei Ertheilung der Zeugnisse werden von der betreffenden Landesregierung erlassen.

§. 20.

Wer die Prüfung nicht bestanden hat, kann zu deren Wiederholung innerhalb des Bundesgebietes erst nach einer von der Prüfungskommission festzusetzenden, jedoch nicht unter drei Monaten zu bemessenden Frist zugelassen werden.

Wer bei der Prüfung fremde Hülfe oder nicht gestattete Bücher, Tafeln oder Geräthe benutzt, wird von der Fortsetzung der Prüfung ausgeschlossen und zu einer neuen Prüfung erst nach sechs Monaten wieder zugelassen. Derselbe Nachtheil trifft Solche, welche ihren Mitprüflingen helfen oder unerlaubte Hülfe verschaffen.

§. 21.

Die Prüfungsgebühren betragen, einschließlich des etwaigen Stempels, für die Steuermannsprüfung 5 Thlr. und für die Schifferprüfung zur großen Fahrt 10 Thlr. und müssen vor Beginn der schriftlichen Prüfung eingezahlt werden.

§. 22.

Ueber jede Prüfung ist ein von allen Kommissionsmitgliedern zu unterschreibendes, summarisches Protokoll aufzunehmen, welches nebst den schriftlichen Arbeiten der Geprüften bei den Kommissionsakten verbleibt.

Die in jedem der drei Prüfungsabschnitte ertheilten Prädikate werden in das Prüfungsheft eingetragen.

Ueber die Prüfungsverhandlungen dürfen an dritte Personen Mittheilungen nicht gemacht werden.

§. 23.

Zur Beaufsichtigung des Steuermanns- und Schifferprüfungswesens im Gebiete des Norddeutschen Bundes bestellt der Bundeskanzler nach Anhörung des Bundesraths-Ausschusses für Handel und Verkehr die erforderliche Anzahl Inspektoren.

Diese haben darauf zu achten, daß die in Bezug auf die Prüfungen erlassenen Vorschriften befolgt und daß überall gleichmäßige Anforderungen an die Prüflinge gestellt werden.

Sie sind insbesondere befugt:

1) den Prüfungen und den Verhandlungen der Prüfungskommissionen beizuwohnen und von den schriftlichen Arbeiten der Prüflinge Einsicht zu nehmen;
2) bei der mündlichen Prüfung einzelne Materien zu bezeichnen, aus welchen den Prüflingen Fragen vorzulegen sind;
3) gegen die Entscheidung der Prüfungskommission Einspruch zu erheben, falls diese den bestehenden Vorschriften zuwider einem Prüflinge das Prädikat: „Bestanden" oder „mit Auszeichnung bestanden" statt des Prädikats: „Nicht bestanden" zu ertheilen beabsichtigt.

Gelingt es in einem solchen Falle nicht, eine Verständigung herbeizuführen, so hat der Inspektor sofort dem Bundeskanzler Bericht zu erstatten, welcher demnächst in der Sache endgültig entscheidet.

2. Anordnungen
über die
Prüfung der Seeschiffer für kleine Fahrt.

---

§. 1.

Am Sitze jeder öffentlichen Navigationsschule wird eine Kommission zur Abnahme der Schifferprüfungen für kleine Fahrt errichtet.

Jede solche Prüfungskommission besteht aus drei Mitgliedern, nämlich:

1) einem Vorsitzenden,
2) einem Navigationslehrer an einer öffentlichen Navigationsschule und
3) einem Seeschifffahrtskundigen.

Die Mitglieder werden von der Regierung des Staates, in welchem der Sitz der Kommission sich befindet, ernannt.

Ein Lehrer, welcher dem Prüflinge Behufs der Vorbereitung zur Prüfung Privatunterricht ertheilt hat, kann nicht Mitglied der Prüfungskommission sein.

§. 2.

Die Meldung zur Prüfung ist jederzeit zulässig. Sie geschieht bei dem Vorsitzenden der Prüfungskommission unter Beifügung des Geburtsscheines und vollgültiger Nachweise über die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15ten Lebensjahres folgenden, mindestens 60monatlichen Fahrzeit zur See.

Der Vorsitzende der Kommission entscheidet — im Zweifelsfalle nach Anhörung der beiden anderen Mitglieder der Kommission — über die Zulassung, macht dem Prüfling darüber Eröffnung und setzt für den Fall der Zulassung den Prüfungstermin fest.

§. 3.

Die Prüfung erstreckt sich auf die in Anlage III. genannten Gegenstände (wobei unter den in Abschnitt D. Ziffer 1, 2, 3 und 5 dieser Anlage erwähnten Schiffen nur die auf kleiner Fahrt vorkommenden Seeschiffe zu verstehen sind) und zerfällt in

a) eine schriftliche,
b) eine praktische und
c) eine mündliche,

von denen die beiden ersterwähnten der mündlichen Prüfung vorangehen.

§. 4.

In der schriftlichen Prüfung erhält der Prüfling je eine Aufgabe aus den in Anlage III. mit einem * bezeichneten Gegenständen.

§. 5.

Während der schriftlichen Prüfung ist durch geeignete Maaßnahmen, namentlich durch stete Aufsicht über die Prüflinge und, wenn deren gleichzeitig mehrere sind, durch Absonderung derselben von einander dafür Sorge zu tragen, daß sie keinerlei fremde Hülfe und außer nautischen Tafeln und Ephemeriden keine Bücher und Schriften benutzen. Den ihm angewiesenen Platz darf ein Prüfling, wenn er nicht als zurückgetreten angesehen werden will, nur mit besonderer Erlaubniß verlassen.

§. 6.

Jedem Prüfling wird von der Kommission ein foliirtes Prüfungsheft behändigt. Nachdem er seinen Namen darauf vermerkt, hat er in dasselbe zunächst einen von einem Kommissionsmitgliede zu beglaubigenden Auszug aus den Nachweisen über sein Alter und seine Fahrzeit und später die Lösungen der Aufgaben nebst allen vorzunehmenden Berechnungen ꝛc. mit Tinte einzutragen. Während der schriftlichen Prüfung darf der Prüfling außer dem Prüfungshefte anderes Papier zum Schreiben oder Rechnen nicht benutzen.

§. 7.

Für jeden Gegenstand der schriftlichen Prüfung (Anlage III.) läßt das Bundeskanzler-Amt eine größere Anzahl Aufgaben entwerfen, welche unter Beifügung der Lösungen der Rechnungsaufgaben den Prüfungskommissionen zugesandt werden.

Die Aufgaben werden nach den Gegenständen zu Bündeln vereinigt und äußerlich deutlich bezeichnet. Der Prüfling zieht aus jedem Bündel je eine Aufgabe und trägt dieselbe sammt der von ihm bearbeiteten Lösung in das Prüfungsheft ein. Das Ergebniß dieser Lösung wird von einem Kommissionsmitgliede im Hefte sofort nochmals niedergeschrieben oder sonst festgestellt. Auch wird im Hefte die Zeit vermerkt, zu welcher die Lösung der Aufgaben begonnen und beendet ist.

§. 8.

Im Laufe oder unmittelbar nach der schriftlichen Prüfung nimmt der Navigationslehrer (§. 1, Nr. 2) in Gegenwart der beiden anderen

2. Anordnungen
über die
Prüfung der Seeschiffer für kleine Fahrt.

---

§. 1.

Am Sitze jeder öffentlichen Navigationsschule wird eine Kommission zur Abnahme der Schifferprüfungen für kleine Fahrt errichtet.

Jede solche Prüfungskommission besteht aus drei Mitgliedern, nämlich:

1) einem Vorsitzenden,
2) einem Navigationslehrer an einer öffentlichen Navigationsschule und
3) einem Seeschifffahrtskundigen.

Die Mitglieder werden von der Regierung des Staates, in welchem der Sitz der Kommission sich befindet, ernannt.

Ein Lehrer, welcher dem Prüflinge Behufs der Vorbereitung zur Prüfung Privatunterricht ertheilt hat, kann nicht Mitglied der Prüfungskommission sein.

§. 2.

Die Meldung zur Prüfung ist jederzeit zulässig. Sie geschieht bei dem Vorsitzenden der Prüfungskommission unter Beifügung des Geburtsscheines und vollgültiger Nachweise über die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15ten Lebensjahres folgenden, mindestens 60monatlichen Fahrzeit zur See.

Der Vorsitzende der Kommission entscheidet — im Zweifelsfalle nach Anhörung der beiden anderen Mitglieder der Kommission — über die Zulassung, macht dem Prüfling darüber Eröffnung und setzt für den Fall der Zulassung den Prüfungstermin fest.

§. 3.

Die Prüfung erstreckt sich auf die in Anlage III. genannten Gegenstände (wobei unter den in Abschnitt D. Ziffer 1, 2, 3 und 5 dieser Anlage erwähnten Schiffen nur die auf kleiner Fahrt vorkommenden Seeschiffe zu verstehen sind) und zerfällt in

a) eine schriftliche,
b) eine praktische und
c) eine mündliche,

von denen die beiden ersterwähnten der mündlichen Prüfung vorangehen.

§. 4.

In der schriftlichen Prüfung erhält der Prüfling je eine Aufgabe aus den in Anlage III. mit einem * bezeichneten Gegenständen.

§. 5.

Während der schriftlichen Prüfung ist durch geeignete Maaßnahmen, namentlich durch stete Aufsicht über die Prüflinge und, wenn deren gleichzeitig mehrere sind, durch Absonderung derselben von einander dafür Sorge zu tragen, daß sie keinerlei fremde Hülfe und außer nautischen Tafeln und Ephemeriden keine Bücher und Schriften benutzen. Den ihm angewiesenen Platz darf ein Prüfling, wenn er nicht als zurückgetreten angesehen werden will, nur mit besonderer Erlaubniß verlassen.

§. 6.

Jedem Prüfling wird von der Kommission ein foliirtes Prüfungsheft behändigt. Nachdem er seinen Namen darauf vermerkt, hat er in dasselbe zunächst einen von einem Kommissionsmitgliede zu beglaubigenden Auszug aus den Nachweisen über sein Alter und seine Fahrzeit und später die Lösungen der Aufgaben nebst allen vorzunehmenden Berechnungen 2c. mit Tinte einzutragen. Während der schriftlichen Prüfung darf der Prüfling außer dem Prüfungshefte anderes Papier zum Schreiben oder Rechnen nicht benutzen.

§. 7.

Für jeden Gegenstand der schriftlichen Prüfung (Anlage III.) läßt das Bundeskanzler-Amt eine größere Anzahl Aufgaben entwerfen, welche unter Beifügung der Lösungen der Rechnungsaufgaben den Prüfungskommissionen zugesandt werden.

Die Aufgaben werden nach den Gegenständen zu Bündeln vereinigt und äußerlich deutlich bezeichnet. Der Prüfling zieht aus jedem Bündel je eine Aufgabe und trägt dieselbe sammt der von ihm bearbeiteten Lösung in das Prüfungsheft ein. Das Ergebniß dieser Lösung wird von einem Kommissionsmitgliede im Hefte sofort nochmals niedergeschrieben oder sonst festgestellt. Auch wird im Hefte die Zeit vermerkt, zu welcher die Lösung der Aufgaben begonnen und beendet ist.

§. 8.

Im Laufe oder unmittelbar nach der schriftlichen Prüfung nimmt der Navigationslehrer (§. 1, Nr. 2) in Gegenwart der beiden anderen

Mitglieder der Prüfungskommission eine praktische Prüfung in der Handhabung des Spiegel-Oktanten (vergl. C., Nr. 6 der Anlage III.) vor.

Ist der Vorsitzende der Prüfungskommission ein Nautiker, so kann er die Prüfung selbst abhalten.

Ueber den Ausfall der praktischen Prüfung entscheidet derjenige, welcher sie abgenommen hat, durch Ertheilung eines der Prädikate: „Bestanden" oder „Nicht bestanden".

§. 9.

Der Navigationslehrer und das seeschifffahrtskundige Mitglied der Prüfungskommission beurtheilen die von den Prüflingen bearbeiteten Lösungen der schriftlichen Aufgaben unter kurzer Andeutung der gefundenen Fehler mittelst schriftlicher Randbemerkungen in den Prüfungsheften, und ertheilen jeder Lösung eine der Censuren: „Genügend" oder „Nicht genügend". Wenn sie sich über eine Censur nicht einigen, entscheidet der Vorsitzende.

Ist der Vorsitzende der Prüfungskommission ein Nautiker, so kann die Landesregierung ihm die Revision der von den beiden anderen Mitgliedern der Prüfungskommission ertheilten Censuren und die Feststellung endgültiger Censuren übertragen.

Ein Prüfling, welchem in den Fächern C 4, C 5 und C 7 (oder C 8) und außerdem mindestens noch in zwei anderen Fächern die Censur „Genügend" ertheilt ist, erhält für den Gesammtausfall der schriftlichen Prüfung das Prädikat: „Bestanden". Jeder andere Prüfling erhält das Prädikat: „Nicht bestanden".

§. 10.

Wer in der schriftlichen und in der praktischen Prüfung nicht das Prädikat „Bestanden" erhalten hat, gilt als „Nicht bestanden" und wird der mündlichen Prüfung nicht mehr unterworfen. Es wird ihm darüber von dem Vorsitzenden zu Protokoll Eröffnung gemacht.

§. 11.

Die mündliche Prüfung wird von sämmtlichen Kommissionsmitgliedern abgehalten. Dieselben haben sich zu vergewissern, ob der Prüfling die Lehren seines Faches, soweit diese Gegenstand der Prüfung sind, wirklich verstanden, sich zu eigen gemacht und in deren Anwendung Geläufigkeit erworben hat.

Die Prüfung kann sich auf alle in der Anlage III. bezeichneten Fächer erstrecken. Sie ist vorzugsweise auf diejenigen Fächer zu

richten, in denen schriftlich entweder überhaupt nicht oder mit ungenügendem Ergebnisse geprüft worden ist. Die mündliche Prüfung wird so lange fortgesetzt, bis sämmtliche Mitglieder der Prüfungskommission über den Grad der Befähigung des Prüflings sich ein genügendes Urtheil gebildet haben. Gleichzeitig dürfen nicht mehr als 12 Prüflinge mündlich geprüft werden.

Ob die mündliche Prüfung öffentlich abgehalten werden soll, bestimmt die Landesregierung.

§. 12.

Ueber den Ausfall der mündlichen Prüfung entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit durch Ertheilung eines der Prädikate: „Bestanden" und „Nicht bestanden".

Die Abstimmung jedes Kommissionsmitgliedes muß im Prüfungshefte vermerkt werden.

§. 13.

Prüflinge, welche in der mündlichen Prüfung das Prädikat „Nicht bestanden" erhalten haben, gelten überhaupt und ohne Rücksicht auf den Ausfall der schriftlichen und der praktischen Prüfung als nicht bestanden. Bei etwaiger späterer Wiederholung der Prüfung müssen dieselben auch die schriftliche und praktische Prüfung nochmals ablegen, wofern die Wiederholung nicht binnen Jahresfrist vor derselben Prüfungskommission stattfindet.

§. 14.

Ob und welche von den in allen drei Prüfungsabschnitten bestandenen Prüflingen für den Gesammtausfall der Prüfung statt des Prädikats: „Bestanden" das Prädikat: „Mit Auszeichnung bestanden" erhalten sollen, entscheidet die Prüfungskommission nach Stimmenmehrheit.

§. 15.

Für jeden bestandenen Prüfling fertigt die Kommission nach dem Formular unter G. ein Prüfungszeugniß aus, auf dessen Grund sodann die zuständige Behörde das Befähigungszeugniß nach dem Formular unter H. ertheilt.

§. 16.

Wer die Prüfung nicht bestanden hat, kann zu deren Wiederholung innerhalb des Bundesgebietes erst nach einer von der Prüfungs-

kommission festzusetzenden, nicht unter drei Monaten zu bemessenden Frist zugelassen werden.

Wer bei der Prüfung fremde Hülfe oder nicht gestattete Bücher, Tafeln oder Geräthe benutzt, wird von der Fortsetzung der Prüfung ausgeschlossen und zu einer neuen Prüfung erst nach 6 Monaten wieder zugelassen. Derselbe Nachtheil trifft Solche, welche ihren Mitprüflingen helfen oder unerlaubte Hülfe verschaffen.

§. 17.

Die Prüfungsgebühren betragen einschließlich des etwaigen Stempels 5 Thlr. und müssen vor Beginn der schriftlichen Prüfung eingezahlt werden.

§. 18.

Ueber jede Prüfung ist ein von allen Kommissionsmitgliedern zu unterschreibendes summarisches Protokoll aufzunehmen, welches nebst den schriftlichen Arbeiten der Geprüften bei den Kommissionsakten verbleibt.

Die in jedem der drei Prüfungsabschnitte ertheilten Prädikate werden in das Prüfungsheft eingetragen.

Ueber die Prüfungsverhandlungen dürfen an dritte Personen Mittheilungen nicht gemacht werden.

§. 19.

Wenn ein Seemann auf Grund der bestandenen Steuermannsprüfung als Schiffer auf kleiner Fahrt zugelassen zu werden wünscht, so hat er solches unter Vorlegung seines Befähigungszeugnisses als Steuermann, sowie vollgültiger Nachweise über die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15ten Lebensjahres folgenden mindestens 60monatlichen Fahrzeit zur See bei dem Vorsitzenden einer der in §. 1 genannten Prüfungskommissionen zu beantragen.

Ueber den Antrag entscheidet der Vorsitzende, in Zweifelsfällen die Kommission nach Stimmenmehrheit.

Wird der Antrag für begründet erachtet, so wird solches der zuständigen Behörde angezeigt, welche dann das Befähigungszeugniß nach dem Formular unter J. ausfertigt.

Die weiteren Bestimmungen über diese Behörde und über das Verfahren bei Ertheilung der Zeugnisse werden von der betreffenden Landesregierung erlassen.

§. 20.

Den zur Beaufsichtigung des Steuermanns- und Schiffer-Prüfungswesens im Gebiete des Norddeutschen Bundes vom Bundeskanzler bestellten Inspektoren stehen die laut §. 23 der Anordnungen über die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute für große Fahrt ihnen zugewiesenen Befugnisse auch bezüglich der Schifferprüfungen für kleine Fahrt zu.

Berlin, den 30. Mai 1870.

Der Kanzler des Norddeutschen Bundes.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen.

Anlage I.

Steuermanns-Prüfung.

Die Prüfung für Steuerleute auf großer Fahrt erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprachen.

*1) Kenntniß der Deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken.

Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erklären.

2) Kenntniß der Englischen Sprache, soweit sie zum Verständnisse der Seekarten und des Nautical Almanac nothwendig ist.

B. Mathematik.

*1. Arithmetik.

a) Die Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen, Dezimalbrüchen und Buchstaben; Anwendung derselben auf das Lösen von Verhältnißgleichungen und einfachen Gleichungen ersten Grades.

b) Berechnung von Quadrat- und Kubikwurzeln.
c) Rechnen mit Logarithmen.

*2. Planimetrie.

a) Kenntniß der einfacheren Sätze über die Gleichheit von Winkeln, sowie über die Kongruenz, Aehnlichkeit und Gleichheit gradliniger Figuren.
b) Kenntniß der einfacheren Sätze vom Kreise und von den Winkeln im Kreise.
c) Lösen leichter Konstruktions- und Rechnungsaufgaben vermittelst der Lehrsätze.
d) Berechnung des Flächeninhalts drei- und vierseitiger Figuren, sowie des Inhalts des Kreises.

*3. Stereometrie.

a) Kenntniß der einfachsten Sätze über die gegenseitige Lage von Linien und Ebenen, über Kugelschnitte, sphärische Winkel und Dreiecke.
b) Berechnung des Inhalts von Prismen, Cylindern und Fässern.

4. Ebene Trigonometrie.

a) Kenntniß der trigonometrischen Funktionen und Tafeln.
*b) Berechnung der Seiten und Winkel rechtwinkliger und schiefwinkliger Dreiecke.

5. Sphärische Trigonometrie.

Kenntniß der Sinusregel und der Grundgleichung.

C. Nautik.

*1) Mathematische Geographie, soweit sie für den Seemann wissenswerth ist.
2) Prüfung, Aufstellung und Gebrauch der Steuer- und Peilkompasse.
*3) Einrichtung und Handhabung der gebräuchlichsten Instrumente und Vorrichtungen zur Messung der Geschwindigkeit der Schiffe.
*4) Besteckrechnung nach Kurs und Distanz, sowie nach Koppelkurs; Berichtigung der Kurse für Abtrift, örtliche Ablenkung und Mißweisung des Kompasses; Bestimmung der veränderten

und aufgekommenen Breite aus Kurs und Distanz; Ermittelung der veränderten und aufgekommenen Länge nach Mittelbreite und vergrößerter Breite.

*5) Ortsbestimmung durch Peilung von Gegenständen und Winkelmessung zwischen denselben, wenn deren Höhe oder Lage bekannt ist.

*6) Ermittelung der Richtung und Geschwindigkeit von Strömungen; Bestimmung von Kurs und Fahrt des Schiffes in Strömungen; Berichtigung des Bestecks bei Strömungen.

*7) Zeichnen und Gebrauch der Seekarten; Eintragung des Schiffsortes nach Peilung und Abstand, Kurs und Distanz, Breite und Länge; Uebertragung des Bestecks aus einer Karte in eine andere; Ermittelung von Kurs und Distanz durch die Karte; Berichtigung des Bestecks in der Karte durch Peilungen, Winkelmessungen, Lothungen und astronomische Beobachtungen.

8) Gebrauch und Berichtigung der Spiegelinstrumente, namentlich des Oktanten und Sextanten.

9) Benutzung des künstlichen Horizonts.

10) Gebrauch der nautischen Jahrbücher und Ephemeriden.

11) Kenntniß der wichtigsten Sternbilder und Gestirne.

12) Berichtigung beobachteter Höhen durch Kimmtiefe, Refraktion, Parallaxe und Halbmesser.

13) Bestimmung der Breite:
- *a) durch Höhen der Sonne und Fixsterne im Meridian,
- *b) durch Höhen der Sonne in der Nähe des Meridians,
- *c) durch zwei Sonnenhöhen vermittelst Annäherung.

*14) Bestimmung der Mißweisung:
- a) durch Amplituden der Sonne,
- b) durch Azimuthe der Sonne.

*15) Berechnung der Hochwasserzeit; Berichtigung der Lothung auf Niedrigwasser.

*16) Bestimmung der Ortszeit durch Einzelhöhen der Sonne und Fixsterne.

17) Bestimmung der Länge:
- *a) durch Chronometer,
- *b) durch Monddistanzen mit beobachteten Höhen.

*18) Führung des Schiffsjournals.

D. Seemannschaft.

1) Kenntniß der Haupt- und Rundhölzer von Seeschiffen.
2) Auf- und Abtakelung der Seeschiffe.
3) Stauung der Ladung.
4) Schiffsmanöver bei jedem Wetter.
5) Kenntniß der Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale, sowie über das Ausweichen der Schiffe.
6) Gebrauch des Signalbuches für die Kauffahrteischiffe aller Nationen.
7) Kenntniß der Rettungsmaaßregeln bei Strandungen und anderen Seeunfällen.

Anlage II.

Schifferprüfung für große Fahrt.

Die Prüfung für Schiffer auf großer Fahrt erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprachen.

*1) Kenntniß der Deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken.

Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erklären.

2) Kenntniß der Englischen Sprache, soweit sie zum Verständnisse der Seekarten, des Nautical Almanac, des Lootsenkommandos und der Segelanweisung nothwendig ist.

B. Mathematik.

*1. Arithmetik.

a) Die Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen, Dezimalbrüchen und Buchstaben; Anwendung derselben auf das Lösen von Verhältnißgleichungen und einfachen Gleichungen ersten Grades.
b) Berechnung von Quadrat- und Kubikwurzeln.
c) Rechnen mit Logarithmen.

*2. Planimetrie.

a) Kenntniß der einfacheren Sätze über die Gleichheit von Winkeln, sowie über die Kongruenz, Aehnlichkeit und Gleichheit gradliniger Figuren.
b) Kenntniß der einfacheren Sätze vom Kreise und von den Winkeln im Kreise.
c) Lösen leichter Konstruktions- und Rechnungsaufgaben vermittelst der Lehrsätze.
d) Berechnung des Flächeninhalts drei- und vierseitiger Figuren, sowie des Inhalts des Kreises.

*3. Stereometrie.

a) Kenntniß der einfachsten Sätze über die gegenseitige Lage von Linien und Ebenen, über Kugelschnitte, sphärische Winkel und Dreiecke.
b) Berechnung des Inhalts von Prismen, Cylindern und Fässern.

*4. Ebene Trigonometrie.

a) Kenntniß der trigonometrischen Funktionen und Tafeln.
b) Berechnung der Seiten und Winkel rechtwinkliger und schiefwinkliger Dreiecke.

*5. Sphärische Trigonometrie.

a) Kenntniß der Sinusregel und der Grundgleichung.
b) Berechnung der Seiten und Winkel rechtwinkliger und schiefwinkliger Dreiecke.

C. Nautik.

1) Mathematische Geographie, soweit sie für den Seemann wissenswerth ist.
2) Prüfung, Aufstellung und Gebrauch der Steuer- und Peilkompasse.
3) Einrichtung und Handhabung der gebräuchlichsten Instrumente und Vorrichtungen zur Messung der Geschwindigkeit der Schiffe.
*4) Besteckrechnung nach Kurs und Distanz, sowie nach Koppelkurs; Berichtigung der Kurse für Abtrift, örtliche Ablenkung und Mißweisung des Kompasses; Bestimmung der veränderten und aufgekommenen Breite aus Kurs und Distanz; Ermittelung der

veränderten und aufgekommenen Länge nach Mittelbreite und vergrößerter Breite.

*5) Ortsbestimmung durch Peilung von Gegenständen und Winkelmessung zwischen denselben, wenn deren Lage oder Höhe bekannt ist.

*6) Ermittelung der Richtung und Geschwindigkeit von Strömungen; Bestimmung von Kurs und Fahrt des Schiffes in Strömungen; Berichtigung des Bestecks bei Strömungen.

*7) Zeichnen und Gebrauch der Seekarten; Eintragung des Schiffsortes nach Peilung und Abstand, Kurs und Distanz, Breite und Länge; Uebertragung des Bestecks aus einer Karte in eine andere; Ermittelung von Kurs und Distanz durch die Karte; Berichtigung des Bestecks in der Karte durch Peilungen, Winkelmessungen, Lothungen und astronomische Beobachtungen.

8) Segeln im größten Kreise.

9) Gebrauch und Berichtigung der Spiegelinstrumente, namentlich des Oktanten und Sextanten.

10) Benutzung des künstlichen Horizonts.

11) Gebrauch der nautischen Jahrbücher und Ephemeriden.

12) Kenntniß der wichtigsten Sternbilder und Gestirne.

13) Berichtigung beobachteter Höhen durch Kimmtiefe, Refraktion, Parallaxe und Halbmesser.

*14) Berechnung der Kulminationszeit der Gestirne.

15) Berechnung wahrer und scheinbarer Höhen der Gestirne.

16) Bestimmung der Breite:
   *a) durch Höhen der Gestirne im Meridian,
   *b) durch Höhen der Sonne und Fixsterne in der Nähe des Meridians,
   *c) durch zwei Sonnenhöhen.

*17) Bestimmung der Mißweisung:
   a) durch Amplituden der Sonne,
   b) durch Azimuthe der Sonne.

18) Bestimmung der örtlichen Ablenkung der Kompasse an Bord.

19) Berechnung der Hochwasserzeit; Berichtigung der Lothung auf Niedrigwasser.

20) Bestimmung der Ortszeit:
   a) durch Einzelhöhen der Gestirne,
*{ b) durch gleiche Höhen der Sonne.
*{21) Bestimmung von Stand und Gang der Chronometer.

22) Bestimmung der Länge:
*a) durch Chronometer,
*b) durch Monddistanzen.
23) Gebrauch der Barometer und Thermometer.
*24) Kenntniß der Luft- und Meeresströmungen im Allgemeinen und des Gesetzes der Stürme im Besonderen.
*25) Führung des Schiffsjournals.

D. Seemannschaft.

1) Kenntniß der Haupt- und Rundhölzer von Seeschiffen.
2) Kenntniß der Einrichtung und der Ausrüstung der Schiffe, der Stärke und Länge des stehenden und laufenden Gutes, sowie der Ketten und des Gewichts der Anker.
3) Auf- und Abtakelung der Seeschiffe.
4) Stauung der Ladung.
5) Schiffsmanöver bei jedem Wetter.
*6) Kenntniß der Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale, sowie über das Ausweichen der Schiffe.
7) Gebrauch des Signalbuchs für die Kauffahrteischiffe aller Nationen.
8) Kenntniß der Rettungsmaaßregeln bei Strandungen und anderen Seeunfällen.

Anlage III.

Schifferprüfung für kleine Fahrt.

Die Prüfung für Schiffer auf kleiner Fahrt erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

A. Sprachen.

Kenntniß der Deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken.

Die Landesregierungen können in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen die gleiche Kenntniß einer anderen Sprache für genügend erklären.

B. Mathematik.

*1) Die vier Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen und Dezimalbrüchen und die Regelbetri.
2) Kenntniß der einfacheren geometrischen Begriffe von Linien, Winkeln und Dreiecken, sowie von dem Kreise und der Kugel.

C. Nautik.

1) Begriff der geographischen Breite und Länge.
*2) Aufstellung und Gebrauch der Steuerkompasse.
*3) Einrichtung und Gebrauch der gewöhnlichen Loggs.
*4) Aufmachung des Etmals nach Koppelkurs und Mittelbreite.
*5) Gebrauch der Seekarten; Eintragung des Schiffsortes nach Peilung und Abstand, Kurs und Distanz, Breite und Länge, sowie nach Lothungen; Ermittelung von Kurs und Distanz durch die Karte.
6) Gebrauch des Spiegel-Oktanten.
*{ 7) Berichtigung der beobachteten Sonnenhöhe.
 { 8) Bestimmung der Breite durch die Höhe der Sonne im Meridian.
*9) Bestimmung der Hochwasserzeit.
10) Führung des Schiffsjournals.

D. Seemannschaft.

1) Kenntniß der Haupt- und Rundhölzer von Seeschiffen.
2) Kenntniß der Einrichtung und der Ausrüstung der Schiffe, der Stärke und Länge des stehenden und laufenden Gutes, sowie der Ketten und des Gewichts der Anker.
3) Auf- und Abtakelung der Seeschiffe.
4) Stauung der Ladung.
5) Schiffsmanöver bei jedem Wetter.
6) Kenntniß der Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale, sowie über das Ausweichen der Schiffe.
7) Gebrauch des Signalbuches für die Kauffahrteischiffe aller Nationen.
8) Kenntniß der Rettungsmaaßregeln bei Strandungen und anderen Seeunfällen.

Formular A.

Zeugniß
über die Prüfung
zum
Steuermann auf großer Fahrt.

Der (Matrose N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den . . ten . . . . 18 . ., wohnhaft in (N. N.),
welcher nach Ablauf seines fünfzehnten Lebensjahres (N. N.) Monate zur See und davon (N. N.) Monate als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen, (N. N.) Monate als Matrose I. (II.) Klasse in der Bundes-Kriegsmarine und zwar . . . . . Monate auf einem Segelschiffe gefahren ist,
hat die mit ihm angestellte Prüfung zum Steuermann auf großer Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden.

Demselben kann daher die Befugniß beigelegt werden, den Steuermannsdienst auf Deutschen Kauffahrteischiffen in großer Fahrt zu verrichten.

. . . ., den . . ten . . . . 18 . .

Die Prüfungs-Kommission.

(Siegel.) (Unterschriften.)

Formular B.

Zeugniß

über die Prüfung

zum

Schiffer auf großer Fahrt.

Der (Steuermann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den .. ten .... 18.., wohnhaft in (N. N.), welcher nach seiner Zulassung zum Steuermann (N. N.) Monate als Steuermann auf Kauffahrteischiffen zur See gefahren ist und während dieser Fahrzeit Beobachtungen und Berechnungen über Kurse und Distanzen, Breite und Länge ausgeführt und schriftlich aufgezeichnet hat,
hat die mit ihm angestellte Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden.

Demselben kann daher die Befugniß beigelegt werden, Deutsche Kauffahrteischiffe in großer Fahrt zu führen.

.........., den .. ten .... 18..

Die Prüfungs-Kommission.

(Siegel.) (Unterschriften.)

Formular C.

Zeugniß

über die vor vollständiger Zurücklegung der vorschriftsmäßigen Fahrzeit bestandene Prüfung

zum

Steuermann auf großer Fahrt.

Der (Matrose N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den . . ten . . . . 18 . ., wohnhaft in (N. N.),
welcher nach Ablauf seines fünfzehnten Lebensjahres (N. N.) Monate zur See und davon (N. N.) Monate als Vollmatrose auf Segelschiffen der Handelsmarine, (N. N.) Monate als Matrose I. (II.) Klasse in der Bundes-Kriegsmarine gefahren ist, hat die mit ihm angestellte Prüfung zum Steuermann auf großer Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden.

Demselben kann jedoch die Befugniß, den Steuermannsdienst auf Deutschen Kauffahrteischiffen in großer Fahrt zu verrichten, erst dann beigelegt werden, wenn er mindestens noch (N. N.) Monate als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen oder als Matrose I. oder II. Klasse in der Bundes-Kriegsmarine und zwar mindestens (N. N.) Monate auf einem Segelschiff gefahren sein wird.

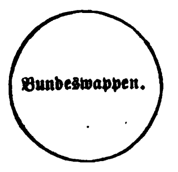
. . . ., den . . ten . . . . 18 . .

Die Prüfungs-Kommission.

(Siegel.) (Unterschriften.)

Formular D.

Norddeutscher Bund.



Zeugniß

über die Befähigung

zum

Steuermann auf großer Fahrt.

Dem bisherigen (Matrosen N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten .... 18.., wohnhaft in (N. N.),

welcher die vorschriftsmäßige Fahrzeit zur See zurückgelegt und die mit ihm angestellte Prüfung zum Steuermann auf großer Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden hat,

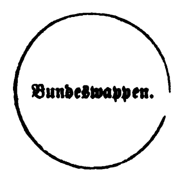
wird hierdurch auf Grund der §§. 7 und 3 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf Deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (Bundesgesetzblatt, S. 660) die Befugniß beigelegt, den Steuermannsdienst auf Deutschen Kauffahrteischiffen jeder Größe und in allen Meeren zu verrichten.

.........., den ..ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular E.

Norddeutscher Bund.



Zeugniß
über die Befähigung
zum
Schiffer auf großer Fahrt.

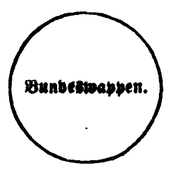
Dem bisherigen (Steuermann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den .. ten .... 18.., wohnhaft in (N. N.),
welcher die vorschriftsmäßige Steuermanns-Fahrzeit zur See zurückgelegt und die mit ihm angestellte Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden hat,
wird hierdurch auf Grund der §§. 9 und 3 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf Deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (Bundesgesetzblatt, S. 660) die Befugniß beigelegt, Deutsche Kauffahrteischiffe jeder Größe in allen Meeren zu führen.

.........., den .. ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular F.

Norddeutscher Bund.



Zeugniß

über die Befähigung

zum

Schiffer auf Europäischer Fahrt.

Dem bisherigen (Steuermann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten .... 18.., wohnhaft in (N. N.),
welcher nach seiner Zulassung als Steuermann auf großer Fahrt die vorschriftsmäßige Fahrzeit zur See und als Einzelsteuermann zurückgelegt hat,
wird hierdurch auf Grund der §§. 11 und 3 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf Deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (Bundesgesetzblatt, S. 660) die Befugniß beigelegt, Deutsche Kauffahrteischiffe, und zwar Segelschiffe unter 250 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit und Dampfschiffe jeder Größe zwischen Europäischen Häfen und Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azow'schen Meeres zu führen.

.........., den ..ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular G.

Zeugniß
über die Prüfung
zum
Schiffer auf kleiner Fahrt.

Der (Seemann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den . . ten . . . . 18 . ., wohnhaft in (N. N.), welcher in der Zeit vom . . ten . . . . 18 . . bis zum . . ten . . . . 18 . . (über) 60 Monate zur See gefahren ist, hat die mit ihm angestellte schriftliche und mündliche Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden und kann ihm daher die Befugniß beigelegt werden, Deutsche Seeschiffe von 30 bis ausschließlich 100 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit in der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und in der Ostsee zu führen.

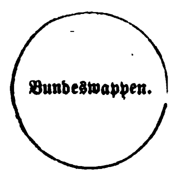
. . . ., den . . ten . . . . 18 . .

Die Prüfungs-Kommission.

(Siegel.) (Unterschriften.)

Formular H.

Norddeutscher Bund.



Zeugniß
über die Befähigung
zum
Schiffer auf kleiner Fahrt.

Dem (Seemann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den .. ten .... 18 .., wohnhaft in (N. N.), welcher die vorschriftsmäßige Fahrzeit zur See zurückgelegt und die mit ihm angestellte Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt (mit Auszeichnung) bestanden hat,
wird hierdurch auf Grund der §§. 5 und 2 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf Deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (Bundesgesetzblatt, S. 660) die Befugniß beigelegt, Deutsche Kauffahrteischiffe von 30 bis ausschließlich 100 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit in der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und in der Ostsee zu führen.

.........., den .. ten .... 18 ..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular J.

Norddeutscher Bund.



Zeugniß

über die Befähigung

zum

Schiffer auf kleiner Fahrt.

Dem (Seemann N. N.) [Vor- und Zunamen], geboren zu (N. N.), den ..ten .... 18.., wohnhaft in (N. N.), welcher die vorschriftsmäßige Fahrzeit zur See zurückgelegt und die Steuermannsprüfung (mit Auszeichnung) bestanden hat,
wird hierdurch auf Grund der §§. 5 und 2 der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf Deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 (Bundesgesetzblatt, S. 660) die Befugniß beigelegt, Deutsche Kauffahrteischiffe von 30 bis ausschließlich 100 Tonnen (zu 1000 Kilogramm) Tragfähigkeit in der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und in der Ostsee zu führen.

.........., den ..ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

(Bundes-Gesetzblatt für 1870, S. 314.)

Nr. 11.

Gesetz, betreffend die Verfassung des Deutschen Reichs.

Vom 16. April 1871.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. verordnen hiermit im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§. 1.

An die Stelle der zwischen dem Norddeutschen Bunde und den Großherzogthümern Baden und Hessen vereinbarten Verfassung des Deutschen Bundes, sowie der mit den Königreichen Bayern und Württemberg über den Beitritt zu dieser Verfassung geschlossenen Verträge vom 23. und 25. November 1870 tritt die

Verfassungs-Urkunde für das Deutsche Reich.

§. 2.

Die Bestimmungen der gedachten Verfassung in dem Vertrage mit Bayern vom 23. November 1870 und in dem Vertrage mit Württemberg vom 25. November 1870 über die Einführung der im Norddeutschen Bunde ergangenen Gesetze in diesen Staaten bleiben in Kraft.

Die dort bezeichneten Gesetze sind Reichsgesetze. Wo in denselben von dem Norddeutschen Bunde, dessen Verfassung, Gebiet, Mitgliedern oder Staaten, Indigenat, verfassungsmäßigen Organen, Angehörigen, Beamten, Flagge u. s. w. die Rede ist, sind das Deutsche Reich und dessen entsprechende Beziehungen zu verstehen.

Dasselbe gilt von denjenigen im Norddeutschen Bunde ergangenen Gesetzen, welche in der Folge in einem der genannten Staaten eingeführt werden.

§. 3.

Die Vereinbarungen in dem zu Versailles am 15. November 1870 aufgenommenen Protokolle, in der Verhandlung zu Berlin vom 25. November 1870, dem Schlußprotokolle vom 23. November 1870 sowie in dem Vertrage mit Bayern vom 23. November 1870 werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 16. April 1871.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

(Reichs-Gesetzblatt für 1871, S. 63.)

Auszug aus der
Verfassung des Deutschen Reichs.

Art. 4.

Der Beaufsichtigung Seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegen die nachstehenden Angelegenheiten:

7) Organisation eines gemeinsamen Schutzes des Deutschen Handels im Auslande, der Deutschen Schifffahrt und ihrer Flagge zur See und Anordnung gemeinsamer consularischer Vertretung, welche vom Reiche ausgestattet wird.

9) Der Flößerei- und Schifffahrtsbetrieb auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen und der Zustand der letzteren, sowie die Fluß- und sonstigen Wasserzölle.

Art. 53.

Die Kriegsmarine des Reichs ist eine einheitliche unter dem Oberbefehl des Kaisers. Die Organisation und Zusammensetzung derselben liegt dem Kaiser ob, welcher die Offiziere und Beamten der Marine ernennt, und für welchen dieselben nebst den Mannschaften eidlich in Pflicht zu nehmen sind.

Der Kieler Hafen und der Jadehafen sind Reichshäfen.

Der zur Gründung und Erhaltung der Kriegsflotte und der damit zusammenhängenden Anstalten erforderliche Aufwand wird aus der Reichskasse bestritten.

Die gesammte seemännische Bevölkerung des Reichs, einschließlich des Maschinenpersonals und der Schiffshandwerker, ist vom Dienste im Landheere befreit, dagegen zum Dienste in der Kaiserlichen Marine verpflichtet.

Die Vertheilung des Ersatzbedarfes findet nach Maaßgabe der vorhandenen seemännischen Bevölkerung statt, und die hiernach von jedem Staate gestellte Quote kommt auf die Gestellung zum Landheere in Abrechnung.

Art. 54.

Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsmarine.

Das Reich hat das Verfahren zur Ermittelung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe zu bestimmen, die Ausstellung der Meßbriefe, sowie der Schiffscertifikate zu regeln und die Bedingungen festzustellen, von welchen die Erlaubniß zur Führung eines Seeschiffes abhängig ist.

In den Seehäfen und auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen der einzelnen Bundesstaaten werden die Kauffahrteischiffe sämmtlicher Bundesstaaten gleichmäßig zugelassen und behandelt. Die Abgaben, welche in den Seehäfen von den Seeschiffen oder deren Ladungen für die Benutzung der Schifffahrtsanstalten erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung dieser Anstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen.

Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstraßen, welche Staatseigenthum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf die Flößerei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als dieselbe auf schiffbaren Wasserstraßen betrieben wird.

Auf fremde Schiffe oder deren Ladungen andere oder höhere Abgaben zu legen, als von den Schiffen der Bundesstaaten oder deren Ladungen zu entrichten sind, steht keinem Einzelstaate, sondern nur dem Reiche zu.

Art. 55.

Die Flagge der Kriegs- und Handelsmarine ist schwarz-weiß-roth.

Nr. 12.

Auszug aus dem Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich.

Vom 15. Mai 1871.

§. 31.

Die Verurtheilung zur Zuchthausstrafe hat die dauernde Unfähigkeit zum Dienste in dem Deutschen Heere und der Kaiserlichen Marine von Rechtswegen zur Folge.

§. 34.

Die Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte bewirkt die Unfähigkeit, während der im Urtheile bestimmten Zeit

1) die Landeskokarde zu tragen;
2) in das Deutsche Heer oder in die Kaiserliche Marine einzutreten.

§. 145.

Wer die vom Kaiser zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See erlassenen Verordnungen übertritt, wird mit Geldstrafe bis zu fünfhundert Thalern bestraft.

§. 243.

Auf Zuchthaus bis zu zehn Jahren ist zu erkennen, wenn

7) der Diebstahl zur Nachtzeit in einem bewohnten Gebäude, in welches sich der Thäter in diebischer Absicht eingeschlichen, oder in welchem er sich in gleicher Absicht verborgen hatte, begangen wird, auch wenn zur Zeit des Diebstahls Bewohner in dem Gebäude nicht anwesend sind.

Einem bewohnten Gebäude werden der zu einem bewohnten Gebäude gehörige umschlossene Raum und die in einem solchen

befindlichen Gebäude jeder Art, sowie Schiffe, welche bewohnt werden, gleich geachtet.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnißstrafe nicht unter drei Monaten ein.

§. 265.

Wer in betrügerischer Absicht eine gegen Feuersgefahr versicherte Sache in Brand setzt, oder ein Schiff, welches als solches oder in seiner Ladung oder in seinem Frachtlohn versichert ist, sinken oder stranden macht, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren und zugleich mit Geldstrafe von fünfzig bis zu zweitausend Thalern bestraft.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnißstrafe nicht unter sechs Monaten ein, neben welcher auf Geldstrafe bis zu Eintausend Thalern erkannt werden kann.

§. 297.

Ein Reisender oder Schiffsmann, welcher ohne Vorwissen des Schiffers, ingleichen ein Schiffer, welcher ohne Vorwissen des Rheders Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen können, wird mit Geldstrafe bis zu fünfhundert Thalern oder mit Gefängniß bis zu zwei Jahren bestraft.

§. 298.

Ein Schiffsmann, welcher mit der Heuer entläuft, oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen, wird, ohne Unterschied, ob das Vergehen im Inlande oder im Auslande begangen worden ist, mit Gefängniß bis zu Einem Jahre bestraft.

§. 305.

Wer vorsätzlich und rechtswidrig ein Gebäude, ein Schiff, eine Brücke, einen Damm, eine gebaute Straße, eine Eisenbahn oder ein anderes Bauwerk, welche fremdes Eigenthum sind, ganz oder theilweise zerstört, wird mit Gefängniß nicht unter Einem Monat bestraft.

Der Versuch ist strafbar.

§. 306.

Wegen Brandstiftung wird mit Zuchthaus bestraft, wer vorsätzlich in Brand setzt

1) ein zu gottesdienstlichen Versammlungen bestimmtes Gebäude,
2) ein Gebäude, ein Schiff oder eine Hütte, welche zur Wohnung von Menschen dienen,
oder
3) eine Räumlichkeit, welche zeitweise zum Aufenthalt von Menschen dient, und zwar zu einer Zeit, während welcher Menschen in derselben sich aufzuhalten pflegen.

§. 307.

Die Brandstiftung (§. 306) wird mit Zuchthaus nicht unter zehn Jahren oder mit lebenslänglichem Zuchthaus bestraft, wenn
1) der Brand den Tod eines Menschen dadurch verursacht hat, daß dieser zur Zeit der That in einer der in Brand gesetzten Räumlichkeiten sich befand,
2) die Brandstiftung in der Absicht begangen worden ist, um unter Begünstigung derselben Mord oder Raub zu begehen oder einen Aufruhr zu erregen,
oder
3) der Brandstifter, um das Löschen des Feuers zu verhindern oder zu erschweren, Löschgeräthschaften entfernt oder unbrauchbar gemacht hat.

§. 308.

Wegen Brandstiftung wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft, wer vorsätzlich Gebäude, Schiffe, Hütten, Bergwerke, Magazine, Waarenvorräthe, welche auf dazu bestimmten öffentlichen Plätzen lagern, Vorräthe von landwirthschaftlichen Erzeugnissen oder von Bau- und Brennmaterialien, Früchte auf dem Felde, Waldungen oder Torfmoore in Brand setzt, wenn diese Gegenstände entweder fremdes Eigenthum sind, oder zwar dem Brandstifter eigenthümlich gehören, jedoch ihrer Beschaffenheit und Lage nach geeignet sind, das Feuer einer der im §. 306 Nr. 1 bis 3 bezeichneten Räumlichkeiten oder einem der vorstehend bezeichneten fremden Gegenstände mitzutheilen.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnißstrafe nicht unter sechs Monaten ein.

§. 309.

Wer durch Fahrlässigkeit einen Brand der in den §§. 306 und 308 bezeichneten Art herbeiführt, wird mit Gefängniß bis zu Einem

Jahre oder mit Geldstrafe bis zu dreihundert Thalern und, wenn durch den Brand der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängniß von Einem Monat bis zu drei Jahren bestraft.

§. 310.

Hat der Thäter den Brand, bevor derselbe entdeckt und ein weiterer als der durch die bloße Inbrandsetzung bewirkte Schade entstanden war, wieder gelöscht, so tritt Straflosigkeit ein.

§. 311.

Die gänzliche oder theilweise Zerstörung einer Sache durch Gebrauch von Pulver oder anderen explodirenden Stoffen ist der Inbrandsetzung der Sache gleich zu achten.

§. 322.

Wer vorsätzlich ein zur Sicherung der Schifffahrt bestimmtes Feuerzeichen oder ein anderes zu diesem Zwecke aufgestelltes Zeichen zerstört, wegschafft oder unbrauchbar macht, oder ein solches Feuerzeichen auslöscht oder seiner Dienstpflicht zuwider nicht aufstellt, oder ein falsches Zeichen, welches geeignet ist, die Schifffahrt unsicher zu machen, aufstellt, insbesondere zur Nachtzeit auf der Strandhöhe Feuer anzündet, welches die Schifffahrt zu gefährden geeignet ist, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft.

Ist durch die Handlung die Strandung eines Schiffes verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter fünf Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter zehn Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.

§. 323.

Wer vorsätzlich die Strandung oder das Sinken eines Schiffes bewirkt und dadurch Gefahr für das Leben eines Anderen herbeiführt, wird mit Zuchthaus nicht unter fünf Jahren und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Zuchthaus nicht unter zehn Jahren oder mit lebenslänglichem Zuchthaus bestraft.

§. 325.

Neben der nach den Vorschriften der §§. 306 bis 308, 311, 322, 323 erkannten Zuchthausstrafe kann auf Zulässigkeit von Polizei-Aufsicht erkannt werden.

§. 326.

Ist eine der in den §§. 322, 323 bezeichneten Handlungen aus Fahrlässigkeit begangen worden, so ist, wenn durch die Handlung ein Schaden verursacht worden ist, auf Gefängniß bis zu Einem Jahre und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, auf Gefängniß von Einem Monat bis zu drei Jahren zu erkennen.

§. 360.

Mit Geldstrafe bis zu fünfzig Thalern oder mit Haft wird bestraft:

3) wer als beurlaubter Reservist oder Wehrmann der Land- oder Seewehr ohne Erlaubniß auswandert;

10) wer bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Noth von der Polizeibehörde oder deren Stellvertreter zur Hülfe aufgefordert, keine Folge leistet, obgleich er der Aufforderung ohne erhebliche eigene Gefahr genügen könnte.

(Reichs-Gesetzblatt für 1871, S. 127.)

Nr. 13.

Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See.

Vom 23. Dezember 1871.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen rc. verordnen auf Grund des §. 145 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871 (Reichsgesetzblatt, S. 127) behufs Herbeiführung einheitlicher Vorschriften über die Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, was folgt:

Jeder Schiffsführer hat auf See und auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern, soweit für letztere nicht abweichende örtliche Anordnungen bestehen, die nachstehenden Vorschriften zu befolgen, auch dafür zu sorgen, daß die zur Ausführung derselben erforderlichen Signal-Apparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf seinem Schiffe vorhanden sind.

Art. 1.

In den folgenden Vorschriften gilt jedes Dampfschiff, welches nur unter Segel und nicht unter Dampf fährt, als Segelschiff, dagegen jedes unter Dampf fahrende Schiff, mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampfschiff.

Vorschriften über das Führen von Lichtern.

Art. 2.

Die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter, und keine anderen, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.

Art. 3.

Dampfschiffe, welche in Fahrt sind, müssen führen:

a) am Top des Fockmastes ein helles weißes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zwanzig Kompaßstrichen wirft, nämlich zehn Strich an jeder Seite, von vorn bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars), und von solcher Helligkeit, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist;

b) an der Steuerbordseite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Kompaßstrichen wirft, nämlich von vorn bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord, und von solcher Helligkeit, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist;

c) an der Backbordseite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, daß es ein gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zehn Kompaßstrichen wirft, nämlich von vorn bis zu zwei Strich hinter die Richtung quer ab (zwei Strich achterlicher als dwars) an Backbord, und von solcher Helligkeit, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

d) Die Laternen dieser grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens Ein Meter vor dem Lichte vorausragen, damit die Lichter nicht querüber von der anderen Seite her gesehen werden können.

Art. 4.

Dampfschiffe, welche andere Schiffe schleppen, müssen zur Unterscheidung von anderen Dampfschiffen, außer den Seitenlichtern, zwei helle weiße Lichter senkrecht über einander am Top des Fockmastes führen. Jedes dieser Toplichter muß von derselben Einrichtung und Helligkeit sein, wie das eine Toplicht, welches andere Dampfschiffe zu führen haben.

Art. 5.

Segelschiffe, welche unter Segel sind oder geschleppt werden, müssen dieselben Lichter, wie die in Fahrt begriffenen Dampfschiffe führen, jedoch mit Ausnahme der weißen Lichter am Top des Fockmastes, welche sie niemals führen dürfen.

Art. 6.

Wenn, wie es bei kleinen Schiffen in schlechtem Wetter der Fall, die grünen und rothen Lichter nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch auf Deck an den betreffenden Seiten des Schiffes zum sofortigen Gebrauche bereit gehalten und bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu verhüten, gezeigt werden, und zwar derart, daß sie möglichst gut sichtbar sind und daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

Um den Gebrauch dieser tragbaren Lichter zu sichern und zu erleichtern, müssen die Laternen außen mit der Farbe des Lichtes, welches sie zeigen, angestrichen und mit passenden Schirmen versehen sein.

Art. 7.

Schiffe, und zwar sowohl Dampfschiffe als Segelschiffe, welche auf Rheden oder in Fahrwassern vor Anker liegen, müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein weißes Licht in einer kugelförmigen Laterne von mindestens zwanzig Zentimetern Durchmesser an der Stelle des Schiffes, wo es am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als sechs Meter über dem Schiffsrumpfe zeigen und zwar so, daß ein klares, gleichmäßiges und ununterbrochenes Licht um den ganzen Horizont und auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar wird.

Art. 8.

Lootsen-Segelschiffe haben nicht diejenigen Lichter, welche für andere Segelschiffe vorgeschrieben sind, sondern ein weißes um den ganzen Horizont sichtbares Licht am Masttop zu führen und außerdem alle fünfzehn Minuten ein Flackerfeuer zu zeigen.

Art. 9.

Offene Fischerfahrzeuge und andere offene Boote sind nicht verpflichtet, die für andere Schiffe vorgeschriebenen Seitenlichter zu

führen; sie müssen aber, wenn sie solche Lichter nicht haben, eine Laterne führen, welche mit einem Schieber von grünem Glase an der einen Seite und mit einem Schieber von rothem Glase an der andern Seite versehen ist; diese Laternen müssen sie bei jeder Annäherung von oder zu anderen Schiffen zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu verhüten, und in solcher Weise zeigen, daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

Fischerfahrzeuge und offene Boote, welche vor Anker oder vor ihren Netzen liegen und nicht in Fahrt sind, müssen ein helles weißes Licht zeigen.

Außerdem können Fischerfahrzeuge und offene Boote eines Flackerfeuers sich bedienen, wenn sie es für zweckmäßig halten.

Vorschriften über die Anwendung von Nebelsignalen.

Art. 10.

Bei jedem Nebelwetter, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die nachstehend beschriebenen Nebelsignale angewendet werden und mindestens alle fünf Minuten ertönen, nämlich:

a) Dampfschiffe in Fahrt haben sich einer Dampfpfeife zu bedienen, welche vor dem Schornsteine mindestens $2^1/_2$ Meter hoch über Deck angebracht sein muß;

b) Segelschiffe in Fahrt müssen ein Nebelhorn gebrauchen;

c) Dampfschiffe und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, haben sich einer Glocke zu bedienen.

Vorschriften über das Ausweichen der Schiffe.

Art. 11.

Wenn zwei Segelschiffe sich in grade entgegengesetzter oder beinahe grade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so müssen die Ruder beider Schiffe backbord gelegt werden, damit sie einander an Backbordseite passiren (vgl. Art. 13 a).

Art. 12.

Haben zwei Segelschiffe, deren Kurse sich so kreuzen, daß Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, den Wind von verschiedenen Seiten,

so muß das Schiff, welches den Wind von Backbord hat, dem Schiffe, welches den Wind von Steuerbord hat, aus dem Wege gehen. Nur in dem Falle, wenn das Schiff mit Backbordhalsen dicht am Winde liegt und das andere Schiff den Wind raum hat, muß das letztere aus dem Wege gehen.

Haben aber zwei Segelschiffe den Wind von derselben Seite, oder segelt eins derselben vor dem Winde, so muß das luvwärts befindliche Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.

Art. 13.

Wenn zwei Dampfschiffe sich in grade entgegengesetzter oder beinahe grade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so müssen die Ruder beider Schiffe backbord gelegt werden, damit sie einander an Backbordseite passiren (vgl. Art. 13 a).

Art. 13 a.

Die vorstehenden Artikel 11 und 13 finden nur dann Anwendung, wenn zwei Schiffe sich in grade entgegengesetzter oder beinahe grade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passiren können.

Die gedachten beiden Artikel finden daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn zwei Schiffe grade oder beinahe grade auf einander zusteuern; mit anderen Worten, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe die Masten des andern mit den seinigen in einer graden oder beinahe graden Linie sieht und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe sich in solcher Stellung befindet, daß es beide Seitenlichter des andern Schiffes erblicken kann.

Dagegen finden die gedachten beiden Artikel keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Schiff sieht, daß sein Kurs vor dem Buge von dem andern Schiffe gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen des andern, oder das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen des andern gegenübersteht, oder wenn ein rothes Licht ohne ein grünes, oder ein grünes Licht ohne ein rothes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbige Seitenlichter anderswo, als voraus, in Sicht sind.

Art. 14.

Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, daß Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

Art. 15.

Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, daß für sie Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so muß das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

Art. 16.

Jedes Dampfschiff, welches sich einem andern Schiffe in solcher Weise nähert, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, muß seine Fahrt mindern, oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärts gehen.

Bei Nebelwetter muß jedes Dampfschiff mit gemäßigter Geschwindigkeit fahren.

Art. 17.

Jedes Schiff muß beim Ueberholen eines andern diesem letzteren aus dem Wege gehen.

Art. 18.

In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften das eine von zwei Schiffen dem andern aus dem Wege zu gehen hat, muß dieses letztere seinen Kurs beibehalten, zugleich aber die Bestimmungen des folgenden Artikels berücksichtigen.

Art. 19.

Bei Befolgung der vorstehenden Vorschriften muß stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt, sowie nicht minder auf solche besondere Umstände genommen werden, welche etwa im einzelnen Falle zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von obigen Vorschriften nothwendig machen möchten.

Art. 20.

Die vorstehenden Vorschriften sollen übrigens in keiner Weise ein Schiff oder den Rheder, den Führer oder die Mannschaft desselben von den Folgen befreien, welche durch Versäumniß in dem Gebrauche der Lichter oder Signale oder durch Mangel an gehöriger

Achtsamkeit oder durch Vernachlässigung einer von der gewöhnlichen seemännischen Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falls gebotenen Vorsicht entstehen.

Art. 21.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. Januar 1872 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 23. Dezember 1871.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

(Reichs-Gesetzblatt für 1871, S. 475.)

Nr. 14.

Auszug aus der Telegraphen-Ordnung für das Deutsche Reich.

Vom 21. Juni 1872.

§. 6.

Das Original jeder zu befördernden Depesche muß in solchen deutschen oder lateinischen Buchstaben, beziehungsweise in solchen Zeichen, welche sich durch den Telegraphen wiedergeben lassen, deutlich und verständlich geschrieben sein.

Einschaltungen, Randzusätze, Streichungen oder Ueberschreibungen müssen vom Aufgeber der Depesche oder von seinem Beauftragten bescheinigt werden.

Obenan muß die Adresse stehen, dann der Text und am Schlusse die Unterschrift des Absenders.

Bei Depeschen, welche für auf dem Meere befindliche Schiffe bestimmt sind, muß die Adresse, außer den gewöhnlichen Angaben, noch die offizielle Bezeichnung und Nummer, sowie die Nationalität des Adreßschiffes enthalten.

Sollen dergleichen Depeschen durch die semaphorischen Stationen vermittelt werden, so muß die Adresse enthalten:

1) den Namen, event. den Charakter des Adressaten,
2) den Namen des betreffenden Schiffes unter Anführung des Wortes „bâtiment" vor, und des Wortes „signaux" nach dem Namen,
3) den Namen der semaphorischen Station, welche die Beförderung der Depesche vermitteln soll.

Es ist dem Absender gestattet, seiner Unterschrift eine beliebige Beglaubigung beifügen zu lassen.

Die etwaigen Angaben bezüglich der Zustellung an den Adressaten, der bezahlten Antworten, der Empfangsanzeigen, der Kollationirung, der Nachsendung, der Weiterbeförderung u. drgl. m. müssen unmittelbar hinter der Adresse, die etwaige Beglaubigung hinter der Unterschrift stehen.

Depeschen, welche die hiernach erforderlichen Angaben nicht enthalten, sollen zwar dennoch zur Beförderung angenommen werden. Die Folgen ungenauer, resp. unvollständiger Angaben sind jedoch jedenfalls vom Absender zu tragen. Derselbe kann eine nachträgliche Vervollständigung des Fehlenden nur gegen Aufgabe und Bezahlung einer neuen Depesche beanspruchen.

§. 9.

Die semaphorischen Depeschen müssen entweder in der Sprache des Landes, in welchem die semaphorische Station, welche die Beförderung der Depesche an das Adreßschiff zu besorgen hat, gelegen ist, oder in Zeichen des allgemeinen Handelskodex abgefaßt sein.*)

§. 21.

Für die semaphorische Beförderung der Depeschen von den semaphorischen Stationen nach den Schiffen et vice versa ist eine besondere Zuschlagstaxe von 16 Sgr. = 56 Kreuzer süddeutsch pro einfache Depesche von 20 Worten zu den tarifmäßigen Gebühren zu entrichten.

§. 25.

Ist das Schiff, für welches eine semaphorische Depesche bestimmt ist, innerhalb 28 Tage nicht angekommen, so giebt die semaphorische Station dem Aufgeber hiervon am Morgen des 29. Tages durch eine dienstliche Meldung Kenntniß. Der Aufgeber kann, gegen Bezahlung einer besonderen Depesche an die betreffende semaphorische Station,

---

*) Diese Zeichen entsprechen den 18 Consonanten: B. C. D. F. G. H. J. K. L. M. N. P. Q. R. S. T. V. W. Keine Gruppe darf mehr als 4 solcher Consonanten enthalten. —

Die von einem auf dem Meere befindlichen Schiffe kommenden Depeschen werden in Zeichen des Handelskodex an die Bestimmungsstation weiter befördert, wenn das absendende Schiff es verlangt hat. Wenn dies Verlangen nicht gestellt worden ist, so werden die Depeschen durch den Vorstand der semaphorischen Station in die gewöhnliche Sprache übersetzt und in solcher an die Bestimmungsstation weiter befördert.

verlangen, daß seine Depesche noch fernere 30 Tage behufs Beförderung an das Adreßschiff bereit gehalten werde u. s. f.

Geht ein solches Verlangen nicht ein, so legt die semaphorische Station die Depesche den 30. Tag als unbestellbar zurück.

Berlin, den 21. Juni 1872.

Der Reichskanzler.
In Vertretung:
Delbrück.

(Reichs-Gesetzblatt für 1872, S. 213.)

Nr. 15.

Auszug aus dem
Gesetz, betreffend die Gebühren und Kosten bei den Konsulaten des Deutschen Reichs.

Vom 1. Juli 1872.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen 2c. verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§. 1.

Bei den Konsulaten des Deutschen Reichs sollen die Gebühren und Kosten nach dem diesem Gesetze angehängten Tarif erhoben werden.

§. 9.

Beschwerden über den Ansatz der Gebühren und Kosten sind bei dem Reichskanzler (Auswärtiges Amt) anzubringen.

§. 11.

Dieses Gesetz tritt am 1. Oktober 1872 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Bad Ems, den 1. Juli 1872.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

Tarif.

Nr.	Bezeichnung des Amtsgeschäfts.	Gebühren der Konsulate in Europa excl. der Türkei nebst Vasallenstaaten Rℓ.	Sgr	außerhalb Europa sowie in Rℓ.	Sgr
9.	Bergung:				
	Mitwirkung bei Rettungs- und Bergungsmaaßregeln bei Schiffsunfällen: nach Umfang der Arbeit	5—50	—	10—100	—
10.	Bodmerei:				
	Feststellung der Nothwendigkeit eines Bodmereigeschäftes	4	—	8	—
12.	Desertion:				
	Mitwirkung bei Verfolgung eines desertirten Seemanns der Handelsmarine, einschließlich der Assistenz bei Gerichtsverhandlungen . .	2	—	4	—
13.	Dispache:				
	Aufmachung einer Dispache, nach Umfang der Arbeit	5—50	—	10—100	—
16.	Entscheidung, provisorische, von Streitigkeiten zwischen Schiffer und Mannschaft	3	—	6	—
	Wird die Klage vor der Entscheidung zurückgenommen oder die Sache durch Vergleich erledigt	2	—	4	—
18.	Gesundheitspaß:				
	a) Ausstellung eines Gesundheitspasses . .	2	—	3	—
	b) Visa	1	—	2	—
19.	Haverei:				
	Besichtigung des Schiffes bei Havereifällen, behufs Ermittelung des Schadens . . .	3	—	5	—
	Dauert das Geschäft länger als eine Stunde, für jede weitere auch nur angefangene Stunde	1	—	2	—
23.	Musterrolle:				
	a) Ausfertigung einer neuen Musterrolle .	4	—	6	—
	b) Abänderung der Musterrolle: für jede An- und Abmusterung	—	20	1	—
	Werden mehrere An- und Abmusterungen in demselben Akte vollzogen, so wird für die zweite und jede folgende die Hälfte der vorstehenden Sätze entrichtet; für jede sonstige Abänderung	2	—	3	—

Nr.	Bezeichnung des Amtsgeschäfts.	Gebühren der Konsulate in Europa excl. der Türkei nebst Vasallenstaaten Rℓ.	Sgr.	außerhalb Europa sowie in der Türkei nebst Vasallenstaaten Rℓ.	Sgr.
	Zu 23. Für Aufnahme des vorangehenden Heuervertrages wird keine besondere Gebühr entrichtet.				
30.	Schiffssachen:				
	a) Ausstellung eines interimistischen Schiffscertifikats	4	—	8	—
	b) Expedition eines Schiffes: für jede Tonne (à 2000 Pfd.) . . .	—	1/4	—	1/2
	doch nicht unter	—	5	—	10
	Anm. Die Gebühr wird entrichtet für: Attestirung der Schiffsmeldung und Abmeldung, Aufbewahrung und Bescheinigung der Schiffspapiere, Ertheilung von Auskunft an Schiffer und Mannschaft, sowie sonstige Dienstleistungen im Interesse derselben, für welche keine besonderen Gebühren angesetzt sind. Schiffe, welche in demselben Kalenderjahre denselben Hafen wieder besuchen, zahlen bei der zweiten und jeder folgenden Fahrt die Hälfte des tarifmäßigen Satzes, doch nicht unter 5, resp. 10 Sgr., und in demselben Kalenderjahre nicht mehr als das Vierfache des tarifmäßigen Satzes. Schiffe, welche in den Hafen zum Zweck der Löschung einlaufen, jedoch wegen erhaltener anderweitiger Bestimmung ohne vorgenommene Löschung wieder absegeln, oder welche wegen Sturm, Haverei, Kriegsgefahr rc. in den Hafen als Nothhafen einlaufen, zahlen die Hälfte des tarifmäßigen Satzes, doch nicht unter 5, resp. 10 Sgr. In den Fällen, wo nach §. 31 der Dienstinstruction vom 6. Juni 1871 eine Meldung nicht nöthig ist, sowie von Schiffen, welche in den Häfen nur mit Ballast einkommen und mit Ballast wieder von dort ausgehen, sind Gebühren nur insoweit zu entrichten, als die				

Nr.	Bezeichnung des Amtsgeschäfts.	Gebühren der Konsulate in Europa excl. der Türkei		außerhalb Europa sowie in der Türkei nebst Vasallenstaaten	
		Rℓ.	Sgr.	Rℓ.	Sgr.
	Amtsthätigkeit des Konsuls besonders in Anspruch genommen wird.				
33.	Verklarung:				
	Aufnahme einer Verklarung	3	—	5	—
	Dauert das Geschäft länger als eine Stunde, für jede weitere auch nur angefangene Stunde	1	—	2	—

(Reichs-Gesetzblatt für 1872, S. 245.)

Nr. 16.

Bekanntmachung, betreffend die Schiffsvermessungs-Ordnung.

Vom 5. Juli 1872.

Auf Grund des Artikels 54 der Verfassung des Deutschen Reichs hat der Bundesrath die nachstehende

Schiffsvermessungs-Ordnung

erlassen:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1.

Die nachstehenden Vorschriften finden Anwendung auf alle Schiffe, Fahrzeuge und Boote, welche nach ihrer Bauart ausschließlich oder vorzugsweise zum Verkehr auf See, oder auf den Buchten, Haffen und Watten derselben bestimmt sind, mit alleiniger Ausnahme derjenigen ausschließlich zur Fischerei bestimmten Fahrzeuge, welche mit durchlöchertem Fischbehälter versehen sind.

§. 2.

Zur Ermittelung der Ladungsfähigkeit der Schiffe wird deren Raumgehalt durch Vermessung festgestellt. Die Vermessung erfolgt nach metrischem Maaß und erstreckt sich auf sämmtliche innere Räume des Schiffes und der auf demselben fest angebrachten Aufbauten.

Das Ergebniß der Vermessung aller Räume eines Schiffes, in Körpermaaß ausgedrückt, heißt der Brutto-Raumgehalt des Schiffes und, nach Abzug der Logisräume der Schiffsmannschaft (§. 15), sowie der etwa vorhandenen Maschinen-, Dampfkessel- und Kohlenräume (§. 16), der Netto-Raumgehalt desselben.

§. 3.

Die Vermessung erfolgt nach dem in den §§. 4 bis 11 vorgeschriebenen *vollständigen* Verfahren.

Ausnahmsweise kann jedoch nach Maaßgabe der §§. 12 und 13 ein *abgekürztes* Verfahren zur Anwendung gebracht werden, wenn das Schiff ganz oder theilweise beladen ist, oder Umstände anderer Art die Vermessung nach dem vollständigen Verfahren verhindern.

II. Das vollständige Vermessungs-Verfahren.

§. 4.

Dasjenige Deck, welches in Schiffen mit weniger als drei Decken das oberste und in Schiffen mit drei und mehr Decken das zweite von unten ist, heißt das *Vermessungs-Deck*.

Die *unter* dem Vermessungs-Deck befindlichen Schiffsräume werden als ein zusammenhängendes Ganze betrachtet und vermessen.

Die *über* dem Vermessungs-Deck befindlichen Räume, mögen sie durch ein drittes oder ein weiteres Deck, oder durch Aufbauten auf dem obersten Deck gebildet sein, werden als selbstständige Räume behandelt und ein jeder für sich vermessen.

§. 5.

Die Messung des inneren Schiffsraumes unter dem Vermessungs-Deck geschieht durch Aufnahme der Länge und einer je nach der Länge verschieden großen Anzahl von Querschnitten (§. 6).

§. 6.

Die *Länge* wird auf dem Vermessungs-Deck in gerader Linie gemessen und zwar von der inneren Fläche der Binnenbords-Bekleidung (in mittlerer Dicke) neben dem Vordersteven bis zu der inneren Fläche des mittelsten Heckstützens, oder der mittschiffs am Heck befindlichen Bekleidung (in mittlerer Dicke).

Von dieser Länge wird ein Abzug gemacht, bestehend in dem Fall des Bugs in der Dicke des Decks, in dem Fall des Heckstützens in der Dicke des Decks und in dem Fall des Heckstützens in einem Drittel der Deckbalkenbucht.

Die auf diese Weise gefundene Länge wird in eine Anzahl gleicher Theile getheilt, und zwar:

1) eine Länge bis zu 15 Meter in 4 gleiche Theile;
2) eine Länge über 15 Meter und bis zu 37 Meter in 6 gleiche Theile;
3) eine Länge über 37 Meter und bis zu 55 Meter in 8 gleiche Theile;
4) eine Länge über 55 Meter und bis zu 69 Meter in 10 gleiche Theile;
5) eine Länge über 69 Meter in 12 gleiche Theile.

§. 7.

Auf jedem dieser Theilungspunkte wird ein Querschnitt des unter dem Vermessungs-Deck befindlichen Schiffsraumes in folgender Weise gemessen:

Die Tiefe jedes Querschnittes wird zwischen zwei Punkten gemessen, von denen der obere Punkt in einem Abstand von einem Drittel der Deckbalkenbucht unter dem Vermessungs-Deck und der untere Punkt in der oberen Fläche der Bodenwrange an der inneren Seite des Füllungsganges liegt. Fällt ein solcher Querschnitt in eine Erhöhung oder Vertiefung des Deckes, so wird der obere Punkt in der verlängert gedachten Fluchtlinie des Deckes ermittelt. Von der so gefundenen Tiefe wird die mittlere Dicke der zwischen der Kimmwegerung und dem Füllungsgange befindlichen Binnenbords-Bekleidung in Abzug gebracht.

Beträgt die nach dem Vorstehenden bestimmte Tiefe des durch den mittelsten Theilungspunkt der Länge gelegten Querschnittes nicht mehr als 5 Meter, so wird die Tiefe eines jeden Querschnittes in vier gleiche Theile getheilt. Durch jeden der drei mittleren Theilungspunkte, sowie durch den oberen und unteren Endpunkt der Tiefe, werden sodann die inneren Breiten jedes Querschnitts rechtwinklig zur vertikalen Kielebene gemessen, indem jedes Maaß bis zur mittleren Dicke desjenigen Theiles der Binnenbords-Bekleidung genommen wird, welcher zwischen den Vermessungspunkten liegt.

Zum Zwecke der Berechnung des Flächeninhalts der Querschnitte werden die fünf gemessenen Breiten eines jeden Querschnitts in der Weise numerirt, daß die oberste Breite mit 1, die nächstfolgenden Breiten mit 2, 3, 4, und die unterste Breite mit 5 bezeichnet wird. Die Summe nun, welche sich ergiebt, wenn die zweite und vierte Breite mit 4, die dritte Breite mit 2 multiplizirt wird und hierzu die erste und die fünfte Breite addirt werden, wird mit dem

dritten Theile des gemeinsamen Abstandes der Breiten von einander multiplizirt. Das Produkt ergiebt sodann den Flächeninhalt des Querschnitts.

Beträgt jedoch die nach dem zweiten Absatze dieses Paragraphen bestimmte Tiefe des durch den mittelsten Theilungspunkt der Länge gelegten Querschnitts mehr als 5 Meter, so wird die Tiefe eines jeden Querschnitts, anstatt in vier, in sechs gleiche Theile getheilt, so daß anstatt fünf Breiten sieben Breiten der Querschnitte zu messen sind. Die Messung geschieht übrigens in derselben Weise und auch die Art und Weise der Berechnung bleibt dieselbe. Es werden nämlich die zweite, vierte und sechste Breite mit 4, die dritte und fünfte Breite mit 2 multiplizirt, die Produkte addirt und zur Summe derselben die erste und die siebente Breite hinzugezählt. Diese Gesammtsumme wird mit dem dritten Theil des gemeinsamen Abstandes der Breiten von einander multiplizirt und das Produkt ergiebt sodann den Flächeninhalt des Querschnitts.

§. 8.

Aus dem nach den Vorschriften des §. 7 ermittelten Flächeninhalt aller einzelnen Querschnitte wird der Inhalt des unter dem Vermessungs-Deck befindlichen Schiffsraumes in folgender Weise berechnet:

Die Querschnitte werden nach einander mit 1, 2, 3 u. s. w. in der Art numerirt, daß mit 1 der durch den Anfangspunkt der Länge am Bug und mit der letzten Nummer der durch den Endpunkt der Länge am Heck gelegte Querschnitt bezeichnet wird. Die Summe, welche sich ergiebt, wenn jeder mit einer geraden Nummer bezeichnete Querschnitt mit 4, jeder mit einer ungeraden, mit Ausnahme der ersten und letzten Nummer, bezeichnete Querschnitt mit 2 multiplizirt wird und hierzu die mit der ersten und der letzten Nummer bezeichneten Querschnitte — sofern diese überhaupt einen Flächeninhalt ergeben haben — addirt werden, wird mit dem dritten Theil des gemeinsamen Abstandes der Querschnitte von einander multiplizirt. Das Produkt ergiebt sodann den Inhalt des unter dem Vermessungs-Deck befindlichen Schiffsraumes.

§. 9.

Hat das Schiff über dem Vermessungs-Deck noch ein drittes Deck, so wird der Inhalt des Raumes zwischen dem dritten Deck und dem Vermessungs-Deck folgendermaßen bestimmt:

Die innere Länge des Raumes wird auf halber Höhe desselben von der Bekleidung neben dem Vordersteven bis zur Bekleidung der Inhölzer am Heck gemessen. Diese Länge wird in dieselbe Anzahl gleicher Theile getheilt, in welche die auf dem Vermessungs-Deck gemessene Länge getheilt worden ist (§. 6). An jedem dieser Theilungspunkte, sowie an den Endpunkten der Länge, am Bug und am Heck, werden die inneren Breiten gemessen und zwar ebenfalls auf halber Höhe.

Die Breiten werden nach einander mit 1, 2, 3 u. s. f. in der Art numerirt, daß die Breite am Bug als Nr. 1 bezeichnet wird. Die zweite und alle anderen, mit geraden Nummern bezeichneten Breiten werden mit 4, die dritte und alle anderen, mit ungeraden Nummern bezeichneten Breiten, mit Ausnahme der ersten und der letzten Breite, werden mit 2 multiplizirt. Die Summe der Produkte und der ersten und letzten Breite wird mit dem dritten Theile des gemeinsamen Abstandes der Breiten von einander multiplizirt. Das Produkt ergiebt den Flächeninhalt der mittleren wagerechten Durchschnittsfläche und dieser, mit der mittleren Höhe des Raumes multiplizirt, den Inhalt des gemessenen Raumes.

§. 10.

Hat das Schiff mehr als drei Decke, so werden die über dem Vermessungs-Deck befindlichen Zwischendeck-Räume, ein jeder für sich, in der in §. 9 beschriebenen Weise vermessen.

§. 11.

Befinden sich Kajüten, Hütten, Deckhäuser, Backe oder sonstige, fest angebrachte Aufbauten auf dem obersten Deck, welche zur Aufnahme von Gütern oder Vorräthen, oder zur Unterbringung oder sonstigen Bequemlichkeit der Passagiere oder der Schiffsbesatzung, einschließlich des Schiffsführers, dienen, so wird der Raumgehalt derselben in folgender Weise festgestellt:

Es wird die innere mittlere Länge eines jeden solchen Raumes gemessen und in zwei gleiche Theile getheilt. In halber Höhe desselben werden ferner drei innere Breiten gemessen, und zwar je eine Breite durch jeden der beiden Endpunkte, und die dritte durch die Mitte der gemessenen Länge. Zur Summe der beiden Endbreiten wird sodann das Vierfache der mittelsten Breite addirt und die Gesammtsumme mit einem Drittel des gemeinsamen Abstandes der Breiten

von einander multiplizirt. Das Produkt ergiebt den Flächeninhalt der mittleren wagerechten Durchschnittsfläche, und dieser, mit der mittleren Höhe des Raumes multiplizirt, den körperlichen Inhalt desselben.

III. Das abgekürzte Vermessungs-Verfahren.

§. 12.

Die Länge wird auf dem obersten Deck gemessen, von der Außenfläche der Außenhaut neben dem Vordersteven bis zur hinteren Fläche des Hinterstevens. Von dieser Länge wird der Abstand zwischen der hinteren Fläche des Hinterstevens und demjenigen Punkte der Sponung im Hintersteven, in welchem die Gillungsplanke dieselbe schneidet oder die Sponung in die Gillungslinie übergeht, in Abzug gebracht.

Es wird ferner die größte Breite des Schiffes gemessen zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer. Auf der größten Breite wird sodann die Höhe des obersten Deckes außenbords an beiden Seiten vermerkt und mittelst einer, in senkrechter Richtung zum Kiel straff um das Schiff herum gezogenen Kette diejenige Linie gemessen, welche den einen der vermerkten Punkte unter dem Kiel hindurch mit dem anderen gegenüberliegenden Punkte verbindet. Zur Hälfte des so ermittelten äußeren Umfangs wird die Hälfte der größten Breite addirt. Die sich ergebende Summe wird mit sich selbst multiplizirt, sodann mit der nach Absatz 1 dieses Paragraphen ermittelten Länge des Schiffes multiplizirt und das Produkt wird nochmals, und zwar, wenn das Schiff zumeist von Eisen erbaut ist, mit 0,18 (achtzehn Hundertstel), wenn es zumeist von Holz erbaut ist, mit 0,17 (siebenzehn Hundertstel) multiplizirt. Die gefundene Zahl ergiebt den Inhalt des unter dem obersten Deck befindlichen Schiffsraumes in Kubikmetern.

§. 13.

Befinden sich Kajüten, Hütten, Deckhäuser, Backe oder sonstige, fest angebrachte Aufbauten auf dem obersten Deck, so wird der Inhalt dieser Räume in der Weise ermittelt, daß die mittlere Länge, mittlere Breite und mittlere Höhe derselben mit einander multiplizirt wird.

IV. Die Vermessung offener Fahrzeuge.

§. 14.

Bei Bestimmung des Brutto-Raumgehaltes offener Fahrzeuge bezeichnet die Oberkante des obersten Plankenganges die Grenzfläche des zu vermessenden Raumes.

Die Tiefen werden von denjenigen Querlinien ab gemessen, welche von Oberkante zu Oberkante des obersten Plankenganges durch die Theilungspunkte der Länge gezogen sind.

Im Uebrigen kommen die Vorschriften des zweiten bezw. dritten Abschnittes zur Anwendung.

V. Die Abzüge vom Brutto-Raumgehalt.

§. 15.

Bei allen Schiffen wird der Raumgehalt der vollständig und ausschließlich zum Gebrauch der Schiffsmannschaft dienenden Räume, nach ihrer durch Messung ermittelten Größe, jedoch höchstens bis zum zwanzigsten Theile des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes, von dem letzteren in Abzug gebracht.

Für die Vermessung der erwähnten Räume gelten die im §. 11 gegebenen Vorschriften.

§. 16.

Bei Schiffen, welche durch Dampf oder durch eine andere künstlich erzeugte Kraft bewegt werden, wird der Inhalt der Räume, welche von der Maschine und den Dampfkesseln thatsächlich eingenommen werden und für die wirksame Thätigkeit derselben abgeschieden sind, sowie ferner der abgeschlossene Raum solcher Kohlenbehälter, welche dauernd hergerichtet und derartig angebracht sind, daß aus ihnen die Kohlen unmittelbar in den Maschinenraum geschüttet werden können, je nach der durch Messung ermittelten Größe dieser Räume, jedoch höchstens bis zur Hälfte des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes, von dem letzteren in Abzug gebracht.

Bei Schlepp-Dampfschiffen, welche ausschließlich zum Schleppen anderer Schiffe dienen, wird der Inhalt sämmtlicher Maschinen-, Dampfkessel- und Kohlenräume ohne Beschränkung auf die Hälfte des Brutto-Raumgehaltes des Schiffes in Abzug gebracht, sobald diese Räume den im ersten Absatze dieses Paragraphen enthaltenen Bestimmungen entsprechen.

Bei Schrauben-Dampfschiffen gehört auch der von dem Wellentunnel eingenommene Raum zu den in dem ersten Absatze dieses Paragraphen bezeichneten Räumen.

§. 17.

Für die Vermessung der im §. 16 erwähnten Räume gelten folgende Vorschriften:

1) Es wird die mittlere Länge des Maschinenraumes einschließlich der in der vorgeschriebenen Weise eingerichteten Kohlenbehälter gemessen. Ferner werden in Gemäßheit der Bestimmungen des §. 7 drei Querschnitte gemessen bis zur Höhe des Deckes des Maschinenraumes oder des unmittelbar über dem Maschinenraume befindlichen Deckes, und zwar ein Querschnitt an jedem der beiden Endpunkte und ein Querschnitt in der Mitte der Länge. Zur Summe der beiden Endquerschnitte wird das Vierfache des Mittelquerschnitts addirt und die Gesammtsumme mit einem Drittel des gemeinsamen Abstandes zwischen den Querschnitten multiplizirt. Das Produkt ergiebt den Inhalt des fraglichen Raumes.

2) Ist das unter Nr. 1 erwähnte, über dem Maschinenraum befindliche Deck nicht das oberste Deck des Schiffes, so wird der Inhalt des Raumes zwischen dem bereits gemessenen und dem obersten Deck, soweit er für die Maschine oder für den Zutritt von Licht und Luft abgeschieden ist, in der Weise ermittelt, daß die mittlere Länge, mittlere Breite und mittlere Tiefe mit einander multiplizirt werden. Der Inhalt dieses Raumes wird sodann dem Inhalt des übrigen Maschinenraumes zugerechnet.

   Das Gleiche gilt von dem Inhalt der in der vorgeschriebenen Weise angebrachten Kohlenbehälter, welche durch zwei Decke gehen.

3) Befinden sich die Maschine, die Dampfkessel oder die Kohlenbehälter in selbstständigen Abtheilungen, so werden diese in der unter Nr. 1 und 2 angegebenen Weise einzeln vermessen und die Summe des Raumgehaltes derselben gilt als der Inhalt des ganzen Raumes.

4) Zur Ermittelung des körperlichen Inhalts des von dem Wellentunnel in Schrauben-Dampfschiffen eingenommenen Raumes wird die mittlere Länge, mittlere Breite und mittlere Tiefe des Tunnels mit einander multiplizirt.

§. 18.

Werden diejenigen Räume eines Schiffes, welche bei der Vermessung desselben vom Brutto-Raumgehalte in Abzug gebracht worden sind, in anderer Weise als in den §§. 15 und 16 vorgesehen, später nutzbar gemacht, so müssen sie dem Netto-Raumgehalte des Schiffes sofort zugezählt werden. Ob zu diesem Zwecke die Neuvermessung des Schiffes erforderlich ist oder nicht, bestimmt die Vermessungs-Behörde.

VI. Die Vermessungs-Behörden und die Ausfertigung der Meßbriefe.

§. 19.

Die Vermessung der Schiffe geschieht durch die von den Landesregierungen bestellten Vermessungs-Behörden. Jeder Behörde ist ein Schiffbau-Techniker als Mitglied zuzuordnen.

Diesen Behörden liegt ob:

1) die Vermessung der in ihrem Bezirke sich aufhaltenden Schiffe,
2) die Ausfertigung der Meßbriefe (§. 24) für
   a) diejenigen deutschen Schiffe, welche in ein nach dem Gesetze vom 25. Oktober 1867 (Bundesgesetzblatt, S. 35) geführtes Schiffsregister weder eingetragen sind, noch eingetragen werden sollen,
   b) die nach dem abgekürzten Verfahren vermessenen Schiffe.

§. 20.

Ueber den Vermessungs-Behörden werden von den Landesregierungen Revisions-Behörden bestellt.

Diesen oberen Behörden liegt ob:

1) die Prüfung und Berichtigung der von den Vermessungs-Behörden vorgenommenen Berechnungen — nach Befinden auch der Messungen —, insoweit dieselben nach dem vollständigen Verfahren ausgeführte Vermessungen von Schiffen betreffen, welche
   a) in ein nach dem Gesetze vom 25. Oktober 1867 (Bundesgesetzblatt, S. 35) geführtes Schiffsregister eingetragen sind oder eingetragen werden sollen, oder
   b) unter fremder Flagge fahren;
2) die Ausfertigung der Meßbriefe (§. 24) für die unter vorstehender Nr. 1 bezeichneten Schiffe;

3) die Mittheilung der nach vorstehender Nr. 2 für deutsche Schiffe ausgefertigten Meßbriefe an die Schiffsregister-Behörden, in deren Register die Schiffe eingetragen sind oder eingetragen werden sollen;
4) die Prüfung und Berichtigung der anzuwendenden Meßinstrumente nach den Probemaaßen.

§. 21.

Die Aufsicht über das Schiffsvermessungswesen übt der Reichskanzler durch Inspektoren aus, welche er nach Anhörung der Bundesraths-Ausschüsse für das Seewesen und für Handel und Verkehr bestellt.

Die Inspektoren sind befugt, der Aufnahme der Messungen beizuwohnen, die Richtigkeit der Maaße zu prüfen, von den Aufzeichnungen und Berechnungen der Vermessungs- und Revisions-Behörden Einsicht zu nehmen und auf vorgefundene Mängel aufmerksam zu machen.

§. 22.

Behufs Feststellung der Identität der Schiffe haben die Vermessungs-Behörden vor Ausfertigung der Meßbriefe folgende Hauptmaaße der Schiffe aufzunehmen:

Es ist zu messen:

1) bei Schiffen mit Deck
   a) die Länge des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck,
   b) die größte Breite des Schiffes zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer,
   c) die Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Oberkante des obersten festen Deckes und der Oberkante der Binnenbords-Bekleidung neben dem Kiel im mittelsten Querschnitt (§. 7),
   d) die Länge des Maschinenraumes, einschließlich der festen Kohlenbehälter, des Schiffes, falls dasselbe ein Dampfschiff ist;
2) bei Fahrzeugen ohne Deck
   a) die Länge des Fahrzeuges zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens bis zu der hinteren Fläche des Hinter-

stevens in der Höhe der Oberkante des obersten Plankenganges,

b) die größte Breite des Fahrzeuges zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen,

c) die nach §. 14 ermittelte Tiefe des Fahrzeuges im mittelsten Querschnitt,

d) die Länge des Maschinenraumes, einschließlich der festen Kohlenbehälter, des Fahrzeuges, falls dasselbe ein Dampffahrzeug ist.

Hat die Vermessung nach dem abgekürzten Verfahren stattgefunden, so ist an Stelle der unter vorstehenden Nummern 1 c. und 2 c. bezeichneten Tiefe der nach §. 12 ermittelte Umfang des Schiffes in der Außenfläche der Außenbords-Bekleidung aufzunehmen.

§. 23.

Vor Ausfertigung der Meßbriefe (§. 24) haben die Vermessungs-Behörden, bezw. die Revisions-Behörden sich zu vergewissern:

1) wenn die Vermessung des Schiffes durch Neubau oder Umbau erforderlich geworden war, daß der Bau beendet ist und daß alle Aufbauten auf dem obersten Deck und alle räumlichen Einrichtungen im Innern des Schiffes vollendet sind;

2) wenn die Vermessung ein deutsches Schiff betrifft, daß die den Netto-Raumgehalt des Schiffes bezeichnende Kubikmeterzahl auf einem der Deckbalken des Schiffes eingeschnitten, eingebrannt oder in anderer Art gut sichtbar gemacht und fest angebracht ist;

3) wenn die Vermessung ein mit einem älteren deutschen Meßbriefe versehenes Schiff betrifft, daß dieser Meßbrief zurückgeliefert (§. 26) oder dessen Verlust glaubhaft nachgewiesen ist.

§. 24.

Ueber jede Vermessung wird ein Meßbrief ausgefertigt.

Neben der den Brutto- und Netto-Raumgehalt des Schiffes ausdrückenden Zahl der Kubikmeter ist in den Meßbriefen stets auch zugleich die entsprechende Zahl britischer Register-Tons anzugeben. Die Umrechnung der Kubikmeter in britische Register-Tons ist in der Weise zu bewirken, daß ein Kubikmeter gleich 0,353 britische Register-Tons zu rechnen ist.

Hat die Vermessung nach dem abgekürzten Verfahren stattgefunden, so ist in dem Meßbriefe der Grund zu vermerken, welcher der Anwendung des vollständigen Verfahrens entgegenstand. Mit dem Fortfall dieses Hinderungsgrundes verliert der Meßbrief seine Gültigkeit.

Die Ausfertigung der Meßbriefe erfolgt nach Maaßgabe der unter A., B., C., D. und E. angehängten Formulare. A. B. C. D. u. E.

§. 25.

Findet die Vermessung in Folge einer räumlichen Veränderung durch Umbau statt, und ist für das Schiff bereits ein Meßbrief nach Maaßgabe der Formulare A., B., C. oder D. ausgefertigt, so werden die in dem bisherigen Meßbriefe enthaltenen Angaben über den Raumgehalt der durch den Umbau nicht veränderten Schiffsräume ohne nochmalige Vermessung der letzteren in den neuen Meßbrief übertragen.

§. 26.

Die Vermessungs- und Revisions-Behörden (§§. 19 und 20) haben Listen zu führen, in welche der Inhalt aller ausgefertigten Meßbriefe nach der Ordnung des Datums der Ausfertigung einzutragen ist. Dieselben haben alle auf die vorgenommenen Messungen und Berechnungen bezüglichen Aufzeichnungen, sowie die zurückgelieferten Meßbriefe (§. 23, Ziffer 3) bei ihren Akten aufzubewahren.

VII. Verpflichtungen der Erbauer, der Rheder und des Führers eines Schiffes in Bezug auf die Vermessung desselben.

§. 27.

Die Vermessung neuer im Bau begriffener Schiffe ist, unbeschadet einer nachträglichen Vermessung der Aufbauten auf dem obersten Deck und der Räume im Innern des Schiffes, vorzunehmen, sobald das Deck gelegt und bevor irgend eine Einrichtung im Innern des Schiffes angebracht ist, welche die Aufnahme der vorgeschriebenen Maaße verhindern könnte. Die Erbauer des Schiffes sind verpflichtet, eine schriftliche Anzeige hiervon der zuständigen Vermessungs-Behörde rechtzeitig zugehen zu lassen.

§. 28.

Die Rheder und der Führer eines jeden Schiffes sind verpflichtet, bei der Vermessung entweder selbst oder durch ihre Leute der Vermessungsbehörde jede Hülfe und jeden Aufschluß zu gewähren, welche

diese für die Ausführung des Vermessungsgeschäftes von ihnen zu beanspruchen sich veranlaßt sehen. Ebenso haben die gedachten Personen den etwaigen Aufforderungen nachzukommen, welche die Vermessungs-Behörde behufs Aufräumung des inneren Schiffsraumes zum Zwecke der Vermessung an sie richtet.

Ladung oder Ballast darf vor beendeter Vermessung ohne vorherige Zustimmung der Vermessungs-Behörde nicht eingenommen werden.

§. 29.

Sind an einem Schiff räumliche Veränderungen durch Umbau vorgenommen worden, welche bei Ausstellung des Meßbriefes nicht berücksichtigt sind, so hat, wenn der Umbau im Inlande ausgeführt wurde, derjenige, welcher den Umbau ausgeführt, der zuständigen Vermessungs-Behörde und, wenn der Umbau im Auslande ausgeführt wurde, der Führer des Schiffes der Vermessungs-Behörde in dem ersten inländischen Hafen, in welchen das Schiff einläuft, eine schriftliche Anzeige von dem stattgehabten Umbau zu machen. Die Anzeige ist stets so zeitig zu machen, daß die Vermessung ungehindert stattfinden kann.

§. 30.

Die im §. 29 erwähnten Verpflichtungen bestehen für die Rheder und für den Führer auch bezüglich aller Veränderungen in der Größe und Benutzung derjenigen Räume, welche gemäß den Bestimmungen der §§. 15 und 16 von dem Brutto-Raumgehalt in Abzug gebracht worden sind.

§. 31.

Die Vermessungs-Behörden sind befugt, auch unaufgefordert ein Schiff der Kontrole wegen zu vermessen. Die Verpflichtungen der Rheder und des Führers (§. 28) bleiben in diesem Falle dieselben, als wenn die Vermessung auf ihren Wunsch vorgenommen wurde. Ergiebt sich bei der Vermessung, daß unangemeldete räumliche Veränderungen im Bau des Schiffes vorgenommen worden sind, so sind von den Rhedern oder von dem Führer Vermessungsgebühren zu dem im §. 32, Ziffer 2 bezeichneten Betrage zu entrichten. Entgegengesetzten Falles werden Gebühren für solche Nachvermessung nicht erhoben.

VIII. Gebühren für die Vermessung.

§. 32.

Die Gebühren für die Vermessung und für die Ausfertigung des Meßbriefes, einschließlich der etwaigen Stempelkosten, betragen:

1) wenn die Vermessung nach dem vollständigen Verfahren ausgeführt wurde und ein früherer deutscher Meßbrief nicht vorgezeigt werden konnte,
   ½ Silbergroschen (1/20 Mark) für jedes angefangene Kubikmeter des Brutto-Raumgehalts des Schiffes, jedoch nie unter zwanzig Silbergroschen (2 Mark);
2) wenn die Erbauer, die Rheder oder der Führer des Schiffes den ihnen nach den §§. 27 bis 30 obliegenden Verpflichtungen nicht nachgekommen sind, oder wenn der im §. 31 erwähnte Fall vorliegt,
   das Doppelte der unter Nr. 1 bestimmten Gebühren;
3) in allen anderen Fällen
   die Hälfte der unter Nr. 1 bestimmten Gebühren.

IX. Schluß-Bestimmungen.

§. 33.

Die Umrechnung der in den bisherigen deutschen Meßbriefen aufgeführten Tonnen und Lasten in Kubikmeter ist in der Weise vorzunehmen, daß eine Tonne von 1000 Kilogramm gleich 2,12 Kubikmeter, eine Last von 4000 Pfd. gleich 4,24 Kubikmeter, eine Last von 5200 Pfd. gleich 5,52 Kubikmeter, ein Last von 6000 Pfd. gleich 6,37 Kubikmeter gerechnet wird.

§. 34.

Mit dem 1. Januar 1878 verlieren die bisherigen für deutsche Schiffe ausgefertigten deutschen Meßbriefe ihre Gültigkeit.

§. 35.

Die zur Ausführung dieser Vermessungs-Ordnung erforderlichen Bestimmungen erläßt der Reichskanzler nach Anhörung der Bundesraths-Ausschüsse für das Seewesen und für Handel und Verkehr.

§. 36.

Die gegenwärtige Schiffsvermessungs-Ordnung tritt mit dem 1. Januar 1873 in Kraft.

Berlin, den 5. Juli 1872.

Der Reichskanzler.
In Vertretung:
Delbrück.

Formular A.
(Für Segelschiffe mit Deck.)

Deutsches Reich.

Kaiserliches
Wappen.

Schiffs-Meßbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß das Segelschiff, mit Namen .... und mit dem Unterscheidungs-Signal ...., unter .... Flagge, welches seinen Heimathshafen in .... hat und vom Schiffer .... geführt ...., auf Grund der Schiffs-Vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 270) nach dem vollständigen Verfahren vermessen worden ist.

Das Schiff ist von .... zu .... im Jahre 18.. erbaut worden. Das Haupt-Baumaterial besteht aus .... Ueber dem Vermessungs-Deck befinde.. sich .... Deck ... Auf dem obersten Deck sind ..... Aufbauten angebracht. Die Form des Hecks ist .... Der äußere Schiffsboden ist .... Das Schiff hat ..... Mast .. und ist als .... getakelt.

Die Länge des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck beträgt .... Meter.

Die größte Breite des Schiffes zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer beträgt .... „

Die Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Oberkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Binnenbords-Bekleidung neben dem Kiel im mittelsten Querschnitt beträgt .... Meter.

Die Größe der Schiffsräume beträgt im Einzelnen:

	Kubikmeter.	Britische Register-Tons.
a) Raum unter dem Vermessungs-Deck	......	......
b) Räume über dem Vermessungs-Deck ... Zwischendeck-R ...	......	......
... Hütte	......	......
... Back	......	......
... sonstige Aufbauten .	......	......
Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes beträgt somit	......	......
Hiervon geh .. ab d .. Logisr ... der Schiffsmannschaft, welche .. sich .... befinde	......	......
Mithin beträgt der Netto-Raumgehalt des Schiffes	......	......

in Worten: .... Kubikmeter gleich .... britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu .... am ...ten .... 18.. beendete Vermessung wird dieser Meßbrief ausgefertigt.

.........., den ...ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular B.
(Für Dampfschiffe mit Deck.)

Deutsches Reich.

Kaiserliches
Wappen.

Schiffs-Meßbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß das ..... Dampfschiff, mit Namen .... und mit dem Unterscheidungs-Signal ...., unter .... Flagge, welches seinen Heimathshafen in .... hat und vom Schiffer .... geführt ...., auf Grund der Schiffs-Vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 270) nach dem vollständigen Verfahren vermessen worden ist.

Das Schiff ist von .... zu .... im Jahre 18.. erbaut worden. Das Haupt-Baumaterial besteht aus .... Ueber dem Vermessungs-Deck befinde.. sich .... Deck... Auf dem obersten Deck sind ..... Aufbauten angebracht. Die Form des Hecks ist .... Der äußere Schiffsboden ist .... Das Schiff hat ..... Dampfmaschinen-Schornstein.., ... Mast.. und ist als .... getakelt.

Die Länge des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck beträgt .... Meter.

Die größte Breite des Schiffes zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer beträgt .... „

Die Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Oberkante des obersten festen Deckes und der Oberkante der Binnenbords-Bekleidung neben dem Kiel im mittelsten Querschnitt beträgt .... „

Die Länge des Maschinenraumes, einschließlich der festen Kohlenbehälter, des Schiffes beträgt ... . „

Die Größe der Schiffsräume beträgt im Einzelnen:

		Kubikmeter.	Britische Register-Tons.
a) Raum unter dem Vermessungs-Deck		......	......
b) Räume über dem Vermessungs-Deck	... Zwischendeck-R ...	......	......
	... Hütte	......	......
	... Back	......	......
	... sonstige Aufbauten .	......	......
Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes beträgt somit		......	......
Hiervon geht ab:			
1) d.. Logisra..... der Schiffsmannschaft, welche.. sich .... befinde		......	......
2) d.. Ra....., welche.. von de..... Maschine.. und de..... Dampfkessel.., sowie von de..... festen Kohlenbehälter.. eingenommen w		......	......
Die Abzüge vom Brutto-Raumgehalt des Schiffes betragen zusammen		......	......
Mithin beträgt der Netto-Raumgehalt des Schiffes		......	......

in Worten: .... Kubikmeter
gleich .... britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu .... am ...ten .... 18.. beendete Vermessung wird dieser Meßbrief ausgefertigt.

.........., den ...ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular C.
(Für Segelfahrzeuge ohne Deck.)

Deutsches Reich.

Kaiserliches
Wappen.

Schiffs-Meßbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß das Segelfahrzeug, mit Namen .... und mit dem Unterscheidungs-Signal ...., unter .... Flagge, welches seinen Heimathshafen in .... hat und vom Schiffer .... geführt ...., auf Grund der Schiffs-Vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 270) nach dem vollständigen Verfahren vermessen worden ist.

Das Fahrzeug ist von .... zu .... im Jahre 18.. ohne festes Deck erbaut worden. Das Haupt-Baumaterial besteht aus .... Die Form des Hecks ist .... Der äußere Schiffsboden ist .... Das Fahrzeug hat ..... Mast .. und ist als .... getakelt.

Die Länge des Fahrzeuges zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens in der Höhe der Oberkante des obersten Plankenganges beträgt .... Meter.

Die größte Breite des Fahrzeuges zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen beträgt ... . „

Die nach §. 14 der Schiffs-Vermessungs-Ordnung ermittelte Tiefe des Fahrzeuges im mittelsten Querschnitt beträgt .... „

	Kubikmeter.	Britische Register-Tons.
Der nach §. 14 der Schiffs-Vermessungs-Ordnung ermittelte Brutto-Raumgehalt des Fahrzeuges beträgt	. . . . . .	. . . . . .
Hiervon geh . . ab d . . Logisr . . . . . der Schiffsmannschaft, welche . . sich . . . . befinde	. . . . . .	. . . . . .
Mithin beträgt der Netto-Raumgehalt des Fahrzeuges	. . . . . .	. . . . . .

in Worten: . . . . Kubikmeter gleich . . . . britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu . . . . am . . . ten . . . . 18 . . vorgenommene Vermessung wird dieser Meßbrief ausgefertigt.

. . . ., den . . . ten . . . . 18 . .

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular D.
(Für Dampffahrzeuge ohne Deck.)

Deutsches Reich.

Kaiserliches
Wappen.

Schiffs-Meßbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß das Dampffahrzeug, mit Namen .... und mit dem Unterscheidungs-Signal ...., unter .... Flagge, welches seinen Heimathshafen in .... hat und vom Schiffer .... geführt ...., auf Grund der Schiffs-Vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 270) nach dem vollständigen Verfahren vermessen worden ist.

Das Fahrzeug ist von .... zu .... im Jahre 18.. ohne festes Deck erbaut worden. Das Haupt-Baumaterial besteht aus .... Die Form des Hecks ist .... Der äußere Schiffsboden ist .... Das Fahrzeug hat ..... Dampfmaschinen-Schornstein .., ... Mast .. und ist als .... getakelt.

Die Länge des Fahrzeuges zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens in der Höhe der Oberkante des obersten Plankenganges beträgt .... Meter.

Die größte Breite des Fahrzeuges zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen beträgt .... „

Die nach §. 14 der Schiffs-Vermessungs-Ordnung ermittelte Tiefe des Fahrzeuges im mittelsten Querschnitt beträgt .... „

Die Länge des Maschinenraumes, einschließlich der festen Kohlenbehälter, des Fahrzeuges beträgt . .... „

	Kubikmeter.	Britische Register-Tons.
Der nach §. 14 der Schiffs-Vermessungs-Ordnung ermittelte **Brutto-Raumgehalt** des Fahrzeuges beträgt	......	......
Hiervon geht ab:		
1) d.. Logisr ..... der Schiffsmannschaft, welche .. sich .... befinde	......	......
2) d.. R....., welche .. von de..... Maschine .. und de..... Dampfkessel .., sowie von de..... festen Kohlenbehälter .. eingenommen w	......	......
Die Abzüge vom Brutto-Raumgehalt des Fahrzeuges betragen zusammen	......	......
Mithin beträgt der **Netto-Raumgehalt** des Fahrzeuges	......	......

in Worten: .... Kubikmeter gleich .... britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu .... am ...ten .... 18.. vorgenommene Vermessung wird dieser Meßbrief ausgefertigt.

.........., den ...ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Formular E.
(Für Segel- und Dampfschiffe.)

Deutsches Reich.

Kaiserliches
Wappen.

Interimistischer Schiffs-Meßbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß das Schiff, mit Namen .... und mit dem Unterscheidungs-Signal ...., unter .... Flagge, welches seinen Heimathshafen in .... hat und vom Schiffer .... geführt wird, auf Grund der Schiffs-Vermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 270) nach dem abgekürzten Verfahren vermessen worden ist.

Das Schiff ist von .... zu .... im Jahre 18.. erbaut worden. Das Haupt-Baumaterial besteht aus .... Auf dem obersten Deck sind ..... Aufbauten angebracht. Die Form des Hecks ist .... Der äußere Schiffsboden ist .... Das Schiff ist ein .....schiff, hat ..... Dampfmaschinen-Schornstein .., ... Mast .. und ist als .... getakelt.

Die Länge des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck beträgt .... Meter

Die größte Breite des Schiffes zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer beträgt .... „

Der nach §. 12 der Schiffs-Vermessungs-Ordnung ermittelte Umfang des Schiffes in der Außenfläche der Außenbords-Bekleidung beträgt .... „

Die Länge des Maschinenraumes, einschließlich der festen Kohlenbehälter, des Schiffes beträgt ... . „

Die Größe der Schiffsräume beträgt im Einzelnen:

	Kubikmeter.	Britische Register-Tons.
a) Raum unter dem obersten Deck	......	......
b) Räume über dem obersten Deck ... Hütte	......	......
... Back...........	......	......
... sonstige Aufbauten .	......	......
Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes beträgt	......	......
Hiervon geht ab:		
1) d... Logisra..... der Schiffsmannschaft, welche.. sich .... befinde	......	......
2) d.. Ra....., welche.. von de..... Maschine.. und de..... Dampfkessel.., sowie von de..... festen Kohlenbehälter.. eingenommen w	......	......
D... Abz..... vom Brutto-Raumgehalt des Schiffes betr	......	......
Mithin beträgt der Netto-Raumgehalt des Schiffes	......	......

in Worten: .... Kubikmeter
gleich .... britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu .... am ...ten .... 18.. beendete Vermessung wird dieser interimistische Meßbrief mit dem Bemerken ausgefertigt, daß die Vermessung nach dem vollständigen Verfahren nicht vorgenommen werden konnte, weil ....

.... den ...ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

(Reichs-Gesetzblatt für 1872, S. 270.)

Nr. 17.

Bekanntmachung, betreffend die Instruktion zur Schiffsvermessung.

Vom 23. November 1872.

Auf Grund der Bestimmung im §. 35 der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli d. J. (Reichs-Gesetzblatt, S. 270) wird die nachstehende

Instruktion zur Schiffsvermessung

erlassen.

I. Die Meßinstrumente.

§. 1.

Bei der Schiffsvermessung sind anzuwenden:

1. Zwei Drei-Meterstöcke, mit festem Messingschuh an jedem Ende.
   Dazu: drei Stahlgeräthe, welche auf die Enden der Stöcke aufgeschraubt werden können, und zwar
   a) ein Stahlgeräth zur Befestigung des Ringes einer Lothleine oder des Meßbandringes,
   b) ein Stahlgeräth zum Einlegen einer Lothleine oder des Meßbandes,
   c) ein Stahlgeräth, mit zwei kurzen Spitzen, zur Aufstellung der Meterstöcke für die Messung der Breiten (§. 24, Absatz 2).
2. Zwei Zwei-Meterstöcke, wie die unter Nr. 1 bezeichneten Stöcke eingerichtet.
3. Ein Zwei-Meterstock, an jedem Ende mit festem Messingschuh und an einem Ende mit einem dünneren Stocke zum Aus- und Einschieben versehen. Der Apparat hat, wenn der Schiebestock ganz ausgeschoben ist, eine Länge von 4 Metern.

4. Ein Ein-Meterstock, wie der unter Nr. 3 bezeichnete Stock zum Aus- und Einschieben (bis zu 2 Meter Länge) eingerichtet.
5. Ein Ein-Meterstock, zum einmaligen Zusammenschlagen eingerichtet und in der Mitte, sowie an den Enden, mit Messingbeschlag versehen.
6. Ein Meßband, 15 bis 20 Millimeter breit und 25 Meter lang, zum Aufrollen um einen Cylinder eingerichtet und an einem Ende mit einem kleinen Messingringe derart versehen, daß der Anfangspunkt der Längenmaaß-Theilung an der Außenkante des Ringes liegt.
7. Eine Meßkette von verzinntem Eisen, 30 Meter lang, an jedem Ende mit einer 3 Meter langen dünnen Leine versehen.
8. Ein Winkelmaaß von Stahl, zum Absetzen rechter Winkel. Auf jedem Schenkel des Winkelmaaßes ist an dessen äußerer Kante eine Längenmaaß-Theilung von 2 Dezimeter Länge derart angebracht, daß die Anfangspunkte beider Theilungen in der äußeren Spitze des rechten Winkels des Winkelmaaßes zusammenfallen.
9. Eine Leine von 15 bis 20 Millimeter Umfang und 100 Meter Länge, mit Vorrichtung zum Aufrollen versehen.
10. Zwei Leinen von je 8 bis 10 Millimeter Umfang und 25 Meter Länge, jede mit einem Lothe und einer Vorrichtung zum Aufrollen versehen. An jeder Leine ist in ungefähr 0,2 Meter Entfernung von dem Lothe ein kleiner Messingring befestigt.
11. Vier Schraubzwingen von Messing, vermittelst welcher nöthigenfalls mehrere der unter Nr. 1 bis 4 bezeichneten Stöcke mit einander verbunden werden können.
12. Eine Messingrolle nebst einem Fünf-Kilogrammgewicht von Eisen mit Haken zur Prüfung des unter Nr. 6 bezeichneten Meßbandes.
13. Ein stählernes Metermaaß mit Anschlag zur Prüfung der Längenmaaße.

§. 2.

Die in §. 1 unter Nr. 1 bis 8 und 13 bezeichneten Meßinstrumente sind von der Kaiserlichen Normal-Eichungs-Kommission zu prüfen und mit Angabe der Jahreszahl der Prüfung zu stempeln.

§. 3.

Jede Vermessungs- und Revisions-Behörde (§§. 19 und 20 der Schiffsvermessungs-Ordnung) muß mit mindestens einem Satze der im §. 1 bezeichneten Meßinstrumente versehen sein.

Die von den Revisions-Behörden asservirten Meßinstrumente gelten als Probemaaße.

§. 4.

Die Revisions-Behörden haben die ihnen nach §. 20, Ziffer 4 der Schiffsvermessungs-Ordnung obliegende Prüfung und Berichtigung der von den Vermessungs-Behörden angewendeten Meßinstrumente nach den Probemaaßen mindestens einmal jährlich vorzunehmen.

Bei den in §. 1 unter Nr. 1 bis 7 aufgeführten Meßinstrumenten dürfen im Gebrauche keine größeren Abweichungen von der Richtigkeit geduldet werden, als die folgenden:

bei Nr. 1 größte zulässige Abweichung der Gesammtlänge 4,5 Millimeter,
" " 2 " " " " " 3 "
" " 3 " " " " "
des nicht ausgezogenen Stockes . . . . . 3 "
des ausziehbaren Stückes . . . . 3 "
bei Nr. 4 größte zulässige Abweichung der Gesammtlänge
des nicht ausgezogenen Stockes . . . . . 2 "
des ausziehbaren Stückes . . . . 2 "
bei Nr. 5 größte zulässige Abweichung der Gesammtlänge 2 "
" " 6 " " " einer von dem Meßbande zu entnehmenden Maaßlänge von je zehn Meter 5 "
bei Nr. 7 größte zulässige Abweichung der Gesammtlänge 2 Zentimeter.

Zeigen obige Meßinstrumente größere, als die hiernach zulässigen Abweichungen von der Richtigkeit, so müssen dieselben sofort außer Gebrauch gesetzt und dürfen erst dann wieder zur Vermessung benutzt werden, wenn sie einer erneuten Justirung und Stempelung unterzogen worden sind (§. 2).

§. 5.

Die Vermessungs-Behörden haben in geeigneten Zeitpunkten, mindestens einmal vierteljährlich, die Meterstöcke (§. 1, Nr. 1 bis 5) mittelst des stählernen Metermaaßes mit Anschlag (§. 1, Nr. 13), sowie das Meßband und die Meßkette (§. 1, Nr. 6 und 7) mittelst der Meterstöcke zu prüfen.

Die Prüfung der Meterstöcke mittelst des stählernen Metermaaßes erfolgt derart, daß man bei den Drei-Meterstöcken erst das eine, sodann das andere Ende derselben gegen den Anschlag des Metermaaßes legt, den Abstand der nächsten Meterstriche von dem Ende des Metermaaßes in Millimetern auf demselben abliest und hierauf die Länge des mittleren Meterintervalls ebenfalls mit der Länge des Metermaaßes vergleicht, indem man das erstere an diejenige Seite des mit durchgehenden Theilstrichen versehenen stählernen Metermaaßes legt, an welcher kein Anschlag vorhanden ist. Die Addition der Fehler der drei Meterintervalle giebt den Gesammtfehler des Meterstockes. In ähnlicher Weise erfolgt die Prüfung der Zwei- und Ein-Meterstöcke.

Die Prüfung des Meßbandes erfolgt derart, daß man das eine Ende desselben mit einer Schraubzwinge an einem festen Gegenstande festklemmt, sodann nach Abwickelung von nahezu 20 Meter Länge das Ringende des Meßbandes über die ebenfalls mit Schraubzwinge an einem festen Gegenstande befestigte Messingrolle (§. 1, Nr. 12) führt und das Meßband durch Anhängung des 5 Kilogramm schweren Gewichtes mit Haken an dem Meßbandringe ausspannt. Alsdann schiebt man die beiden Drei-Meter- und die beiden Zwei-Meterstöcke (§. 1, Nr. 1 und 2) aneinander, bringt sie neben den ausgespannten Theil des Meßbandes und bestimmt mit Berücksichtigung der etwaigen innerhalb der Fehlergrenze stattfindenden Fehler der Meterstöcke, welche nach Absatz 2 dieses Paragraphen an dem stählernen Metermaaße geprüft worden sind, ob die für das Meßband pro 10 Meter festgesetzte Fehlergrenze (§. 4, Absatz 2) eingehalten ist.

Die Prüfung der Meßkette erfolgt, indem man dieselbe auf einer ebenen Fläche in geradliniger Erstreckung hinlegt und durch Aneinanderlegung der nach Absatz 2 dieses Paragraphen geprüften Meterstöcke ausmißt.

Auf den Befund dieser Prüfungen finden die Bestimmungen des letzten Absatzes des §. 4 gleichfalls Anwendung.

II. Die Aufnahme der Maaße.

a) Allgemeine Bestimmungen.

§. 6.

Die aufzunehmenden Maaße sind auf Zentimeter abzurunden, in der Weise, daß wenn ein Maaß ein halbes Zentimeter und darüber ergiebt, dieses für ein ganzes Zentimeter gerechnet wird. Ergiebt da-

gegen das Maaß weniger als ein halbes Zentimeter, so wird dieser Bruch nicht mitgerechnet.

§. 7.

Die Maaße sind unmittelbar nach ihrer Aufnahme in ein Vermessungs-Protokoll (§. 34) in der Art mit Tinte einzutragen, daß die zu den ganzen Metern hinzukommenden Zentimeter als Dezimalstellen hinter die Meterzahl gesetzt werden, so daß z. B. für „10 Meter 75 Zentimeter" geschrieben wird „10,75 Meter", desgleichen für „0 Meter 60 Zentimeter" „0,60 Meter".

§. 8.

Trifft eine aufzunehmende Länge, Breite, Höhe oder Tiefe an der in der Vermessungs-Ordnung vorgeschriebenen Stelle auf vorspringende Plankengänge, Kniehölzer oder sonstige Gegenstände, so wird dasjenige Maaß genommen, welches sich ergeben würde, wenn auf der fraglichen Stelle der erwähnte Vorsprung vor der übrigen Binnenbords-Bekleidung oder Deckfläche nicht vorhanden und die Bekleidung oder das Deck von solcher mittleren Dicke wäre, wie sich dieselbe aus der Dicke der zwischen den Vermessungspunkten liegenden Theile der Bekleidung oder des Decks ergiebt.

§. 9.

Als Binnenbords-Bekleidung ist nur solche Bekleidung anzusehen, welche an den Inhölzern oder andern festen Theilen des Schiffskörpers fest angebracht ist.

Es muß daher vor Aufnahme der Maaße in jedem einzelnen Falle untersucht werden, in wieweit die Binnenbords-Bekleidung fest angebracht ist. An denjenigen Stellen, an welchen sich bei solcher Untersuchung keine feste Binnenbords-Bekleidung vorfindet, werden die Maaße bis zur inneren Fläche der Inhölzer und, falls sich auch diese nicht vorfinden, bis zur inneren Fläche der Außenbords-Bekleidungen aufgenommen, wobei jede Messung bis zur mittleren Dicke desjenigen Theiles der Inhölzer oder der Außenbords-Bekleidungen auszudehnen ist, welcher zwischen den Vermessungspunkten liegt.

In eisernen Schiffen ist unter der inneren Fläche der Inhölzer die innere Kante der Winkeleisen zu verstehen, welche etwa die Spanten bilden.

§. 10.

Als mittlere Länge, mittlere Breite, mittlere Höhe oder mittlere Tiefe eines Raumes wird das arithmetische Mittel von mindestens drei, in gleichen Abständen von einander aufgenommenen Längen, Breiten, Höhen oder Tiefen des Raumes betrachtet.

§. 11.

Als Decke im Sinne des §. 4 der Schiffsvermessungs-Ordnung sind nur solche Decke anzusehen, welche mit dem übrigen Schiffskörper fest verbunden sind und deren feste gedeckte Fläche mindestens halb so groß ist, als die bis an die Bordwände verlängert gedachte wagerechte Durchschnittsfläche des fraglichen Decks.

Lagen fester Deckbalken, welche mit losen Planken belegt, oder welche nicht mindestens bis zur Hälfte fest beplankt sind, dürfen daher als Decke nicht betrachtet werden. Auch sind Fahrzeuge, welche außer einer losen Deckbalkenlage ein weiteres Deck nicht haben, als offen zu betrachten und nach den Bestimmungen des §. 14 der Schiffsvermessungs-Ordnung zu vermessen.

§. 12.

Liegt in einem eindeckigen Fahrzeuge das Deck tiefer unter dem festen Schandeckel, als der sechste Theil der Tiefe des Fahrzeuges vom Schandeckel bis zur oberen Bodenfläche neben dem Kielschwein beträgt, so ist das Fahrzeug als offen zu betrachten und die Vermessung desselben nach §. 14 der Schiffsvermessungs-Ordnung vorzunehmen.

§. 13.

Befinden sich in demjenigen Decke eines Schiffes, welches seiner Lage und Beschaffenheit nach als Vermessungs-Deck anzusehen ist, Erhöhungen oder Vertiefungen, so wird der am niedrigsten liegende Theil des gedachten Deckes in Verbindung mit der in einem Abstande von einem Drittel der Deckbalkenbucht unter demselben liegenden, bis an die Bordwände verlängert gedachten wagerechten Durchschnittsfläche als Vermessungs-Deck betrachtet. Behufs Aufnahme der Maaße ist die in §. 1, Nr. 9 bezeichnete Leine in dieser Durchschnittsfläche längsschiffs auszuspannen und unter derselben die Vermessung der Querschnitte vorzunehmen.

Sind Erhöhungen oder Vertiefungen in demjenigen Decke eines Schiffes vorhanden, welches seiner Lage und Beschaffenheit nach als Deck über dem Vermessungs-Deck anzusehen ist, so wird der am

niedrigsten liegende Theil eines solchen Decks in Verbindung mit seiner bis an die Bordwände verlängert gedachten unteren Fläche als das der Vermessung zu Grunde zu legende Deck betrachtet.

b) Messung der Länge des Vermessungs-Decks.

§. 14.

Behufs Messung der Länge wird die in §. 1, Nr. 9 bezeichnete Leine zwischen den in §. 6, Absatz 1 der Schiffsvermessungs-Ordnung bestimmten Punkten in gerader Linie gezogen und straff ausgespannt. Wo dies nicht zu bewerkstelligen ist, wird die Leine so nahe als möglich den gedachten Punkten, jedoch stets parallel mit der Mittschiffs- und mittleren Flucht-Linie des Decks, sowie nöthigenfalls in solcher Höhe über Deck befestigt, daß sie über alle Erhöhungen auf demselben frei weggeht.

Die Punkte, zwischen denen die Länge zu messen ist, sind mit Hülfe eines Lothes (§. 1, Nr. 10) oder, falls das Loth die Endpunkte der Längenmessung nicht berühren kann, mit Hülfe des Winkelmaaßes (§. 1, Nr. 8) und der Meterstöcke (§. 1, Nr. 1 bis 5) auf der Leine abzusetzen.

Die Messung erfolgt sodann mit den in §. 1, Nr. 1 oder 2 bezeichneten Meterstöcken längs der ausgespannten Leine, indem man vom vorderen Endpunkt der Länge ab die Stöcke abwechselnd an die Leine legt, und zwar derart, daß man den ersten Stock und die Leine mit beiden Händen umfaßt, während man den anderen Stock längs der Leine legt, so daß er das Ende des ersten Stockes berührt. Erst nachdem der zweite Stock an die Leine fest angedrückt ist, wird der erste Stock weggenommen und in dieser Weise bis zum hinteren Endpunkt der Länge mit der Messung fortgefahren.

§. 15.

Bei Bestimmung der Lage des vorderen Endpunktes der Länge wird der von der Länge zu machende Abzug, bestehend in dem Fall des Bugs in der Dicke des Decks, folgendermaßen ermittelt:

Nachdem der Winkel, unter welchem der Bug nach vorn überneigt, durch Schätzung bestimmt ist, schlägt man den in §. 1 unter Nr. 5 bezeichneten Meterstock unter diesem Winkel auf, setzt von der Winkelspitze des Winkelmaaßes (§. 1, Nr. 8) auf der Außenkante eines Schenkels die ermittelte Dicke des Decks ab und bildet mit Hülfe des aufgeschlagenen Meterstockes ein rechtwinkliges Dreieck, so daß die ab-

gesetzte Dicke des Decks eine Kathete desselben darstellt. Alsdann ist die andere Kathete des Dreiecks das Maaß für den wegen des Falls des Bugs in der Dicke des Decks zu machenden Abzug.

In ähnlicher Weise werden die bei Bestimmung der Lage des hinteren Endpunktes der Länge von derselben zu machenden Abzüge, bestehend in dem Fall des Heckstützens in der Dicke des Decks und in dem Fall des Heckstützens in einem Drittel der Deckbalkenbucht, bestimmt.

§. 16.

Befinden sich an den Endpunkten der Länge Aufbauten auf dem Vermessungs-Deck, so ist die Länge des letzteren entweder durch diese Aufbauten hindurch, oder, wo dies nicht bewerkstelligt werden kann, über dieselben hinweg zu ermitteln. In letzterem Falle sind auf der Oberfläche der Aufbauten Punkte zu bestimmen, welche in denjenigen geraden Linien über den Endpunkten der Länge liegen, die sich rechtwinklig zur wagerechten Kielebene befinden. Die Bestimmung dieser Punkte hat vermittelst zweier Meßstöcke und des Winkelmaaßes (§. 1, Nr. 1 und 8) unter Anwendung der senkrechten Höhe der Aufbauten und des Neigungswinkels des Hecks oder des Bugs zu erfolgen.

c) Bestimmung der Lage der Querschnitte unter dem Vermessungs-Deck.

§. 17.

Nachdem die Länge des Vermessungs-Decks in Gemäßheit der Bestimmungen der §§. 14 bis 16 gemessen und in die in Absatz 3 des §. 6 der Schiffsvermessungs-Ordnung vorgeschriebene Anzahl gleicher Theile getheilt worden ist, wird die halbe Länge vom hinteren Endpunkte nach vorn zu auf der ausgespannten Leine (§. 14) abgemessen und so der Mittelpunkt der Länge festgestellt. Der Kontrole wegen ist die halbe Länge auch vom vorderen Endpunkte der Länge nach hinten zu auf der ausgespannten Leine abzumessen und für den Fall, daß diese Messung nicht zu dem zuerst ermittelten Mittelpunkte der Länge führt, die Messung der ganzen Länge (§. 14, Absatz 3), sowie diejenige der beiden halben Längen so oft zu wiederholen, bis der Mittelpunkt sich genau ergeben hat.

Der hiernach bestimmte Mittelpunkt der Länge wird sodann von Deck aus vermittelst des Winkelmaaßes (§. 1, Nr. 8) senkrecht auf das Kielschwein übertragen, womit die Lage des mittelsten Querschnittes bestimmt ist. Von dem übertragenen Punkte aus werden die

gleich großen Theile, in welche die Länge getheilt wurde, nach vorn und hinten zu in gerader Linie auf dem Kielschwein abgesetzt und so auch die Lage der übrigen Querschnitte bestimmt.

Die abgesetzten Querschnittspunkte sind gemäß der in Absatz 2 des §. 8 der Schiffsvermessungs-Ordnung enthaltenen Bestimmung zu numeriren, wobei zu beachten ist, daß die durch die Endpunkte der Länge am Bug und am Heck gelegten Querschnitte nur bei ungewöhnlichen Schiffsformen, wie bei Baggern, Prahmen u. s. w., Flächeninhalte ergeben werden.

§. 18.

Trifft der Mittelpunkt der Länge nicht auf eine Oeffnung im Deck, so daß dieser Punkt nicht direkt in den untersten Schiffsraum übertragen werden kann, so wird zunächst ein dem Mittelpunkte möglichst nahe gelegener anderer Punkt der Länge, welcher sich über einer Oeffnung im Deck befindet, senkrecht auf das Kielschwein übertragen und von diesem Punkte aus die zwischen dem Mittelpunkte der Länge und dem gewählten anderen Punkte befindliche Entfernung in gerader Linie und entsprechender Richtung auf dem Kielschwein abgemessen, womit die Lage des mittelsten Querschnittes gleichfalls bestimmt ist.

d) **Messung der Tiefen der Querschnitte unter dem Vermessungs-Deck.**

§. 19.

Die Messung der Tiefe erfolgt mit den in §. 1 unter Nr. 1 bis 5 bezeichneten Meterstöcken, welche nöthigenfalls zu dem Zwecke vermittelst der Schraubzwingen (§. 1, Nr. 11) miteinander verbunden werden, in der Art, daß stets zunächst die ganze Tiefe von der unteren Fläche des Vermessungs-Decks bis zur oberen Fläche der Bodenwrange an der inneren Seite des Füllungsganges rechtwinklig zur wagerechten und parallel zur vertikalen Kielebene gemessen wird.

Können die Füllungen nicht aufgenommen werden, so sind die Tiefenmaaße bis zur oberen Fläche der Binnenbords-Bekleidung neben dem Kielschwein, oder, falls dies nicht die größte Tiefe der Querschnitte giebt, bis auf die Binnenbords-Bekleidung an derjenigen Stelle aufzunehmen, an welcher die größte Tiefe des Querschnittes vorhanden ist.

§. 20.

Finden sich Decke vor, durch welche hindurch die Tiefen aufgenommen werden müssen, so werden sie in mehreren Abschnitten

gemessen, welche dann zusammengelegt werden. Für die Dicke solcher Decke ist jedoch ein Abzug von den gemessenen Tiefen nicht zu machen.

§. 21.

Fällt eine Tiefe in eine Oeffnung im Deck, so wird dieselbe an der Vorder- oder Hinterseite der Oeffnung da, wo man dem richtigen Platze am nächsten kommt, unter Berücksichtigung der Fluchtlinie des Decks aufgenommen.

e) **Bestimmung der Deckbalkenbucht unter dem Vermessungs-Deck.**

§. 22.

Behufs Bestimmung der Deckbalkenbucht wird der Ring einer der in §. 1 unter Nr. 10 bezeichneten Lothleinen an der Spitze eines mit seinem Stahlgeräthe versehenen Meterstockes (§. 1, Nr. 1 oder 2) befestigt und die Spitze des Stockes in dem Punkte des Querschnittes eingesetzt, in welchem die untere Fläche des Vermessungs-Decks mit der inneren Fläche der Binnenbords-Bekleidung (in mittlerer Dicke) zusammenstößt. Die Lothleine wird sodann in das Lager eines andern, mit seinem Stahlgeräthe versehenen Meterstockes gelegt, die Spitze desselben auf der andern Seite des Querschnittes ebenfalls in demjenigen Punkte eingesetzt, in welchem die untere Fläche des Vermessungs-Decks mit der inneren Fläche der Binnenbords-Bekleidung (in mittlerer Dicke) zusammenstößt, und die Leine steif geholt, so daß sie eine gerade Linie bildet. Befindet sich alsdann der ausgespannte Theil der Leine in der Fläche des zu vermessenden Querschnittes und in rechtwinkliger Richtung zur vertikalen Kielebene, so bildet der senkrechte Abstand der straffen Leine von der unteren Fläche des Vermessungs-Decks in der Mitte des Querschnittes das Maaß für die Deckbalkenbucht, welches vermittelst eines der in §. 1 unter Nr. 3, 4 oder 5 bezeichneten Meterstöcke aufzunehmen ist.

Falls Lukenschwellen oder Verbandstücke unter den Deckplanken die Ausspannung der Leine in gerader Linie an der betreffenden Stelle des Querschnittes verhindern, erfolgt die Bestimmung der Deckbalkenbucht außerhalb des Querschnittes, so weit vor oder hinter demselben, als erforderlich ist, um die Spannung der Leine in gerader Linie zu ermöglichen.

§. 23.

Kann die Bestimmung der Deckbalkenbucht in der in §. 22 beschriebenen Weise unter Deck nicht erfolgen, so ist dieselbe auf Deck

über dem betreffenden Querschnitt in der Art vorzunehmen, daß eine der Lothleinen (§. 1, Nr. 10) quer über Deck in gerader Linie ausgespannt und die senkrechten Abstände dieser Linie von der Deckfläche sowohl mitschiffs, als an einer Seite des Decks gemessen werden. Der Unterschied der beiden Abstände ergiebt dann bei Decken ohne vorstehenden Fisch gleichfalls die Deckbalkenbucht. Bei Decken mit vorstehendem Fisch muß zu dem Abstande der Leine von der Deckfläche mittschiffs noch der Vorsprung des Fisches addirt werden.

f) Messung der Breiten der Querschnitte unter dem Vermessungs-Deck.

§. 24.

Die 1 bis 4 Meter großen Breiten sind vermittelst der im §. 1 unter Nr. 3 oder 4 bezeichneten Meterstöcke zum Ausschieben zu messen, kleinere oder größere Breiten dagegen vermittelst des in §. 1 unter Nr. 6 genannten Meßbandes.

Ehe mit der Messung begonnen wird, stellt man einen, beziehungsweise mehrere vermittelst der in §. 1 unter Nr. 11 bezeichneten Schraubzwingen zu einem verbundenen Meterstöcke in der Mitte des Querschnittes parallel zur vertikalen Kielebene derart auf, daß ein Ende des Stockes das Vermessungs-Deck und das andere Ende den Schiffsboden berührt, und bezeichnet an dem so aufgestellten Meterstocke die Theilungspunkte, in welche die in Rechnung zu nehmende Tiefe des Querschnittes nach den Bestimmungen des Absatz 3 beziehungsweise 5 von §. 7 der Schiffsvermessungs-Ordnung getheilt worden ist. Durch diese Theilungspunkte und rechtwinklig zu dem aufgestellten Meterstocke sind sodann die Breitenmaaße aufzunehmen.

In Schiffen, welche keine Zwischendeckbalken haben und wo aus diesem Grunde die Endpunkte der oberen Breiten mit der Hand schwierig zu erreichen sind, wird die Messung dadurch ausgeführt, daß das Meßband über die Stahlgeräthe der damit versehenen Meterstöcke gelegt wird und die Stahlgeräthe an die Endpunkte der Breiten angesetzt werden; alsdann wird das Meßband straff gezogen, das herabhängende Ende desselben an den Stock gelegt und quer über diesen und das Band ein Kreidestrich gemacht; demnächst werden das Meßband und die Stahlgeräthe heruntergenommen und die Länge des Meßbandes zwischen den eben erwähnten Geräthen abgelesen. Falls sich das Meßband beim Herunternehmen verschoben haben sollte, ist seine Lage nach Maaßgabe des Kreidestrichs zu berichtigen und erst dann die Ablesung vorzunehmen.

Die durch den oberen Endpunkt der Tiefe, in einem Abstand von einem Drittel der Deckbalkenbucht unter dem Vermessungs-Deck zu messende Breite wird, da ihre rechtwinklig zur vertikalen Kielebene gehende Richtung durch das Deck geht, an der gedachten Stelle in der Regel nicht aufgenommen werden können. Es ist daher diese Breite des Querschnittes an derjenigen nächstgelegenen Stelle im Querschnitte zu ermitteln, an welcher das Meßband geradlinig ausgespannt werden kann, wobei je nach dem Verlaufe der inneren Flächen der Binnenbords-Bekleidungen nach oben zu die erforderlichen Abzüge oder Zuschläge zu machen sind.

Die durch den unteren Endpunkt der Tiefe zu messende Breite ist in jedem Falle die Breite des Bodens, soweit dieser querschiffs geradlinig oder platt ist. In Schiffen mit völlig plattem Boden wird also die ganze Breite des platten Bodens, und in Schiffen mit rundem Boden der Abstand zwischen denjenigen Stellen am Boden aufzunehmen sein, an denen dieser sich über der untersten, querschiffs geradlinigen Stelle zu erheben beginnt.

Liegt an der Stelle, wo die Messung einer Breite geschehen soll, ein Deckbalken, so wird die Messung an der Vorder- oder Hinterseite des Balkens, je nachdem man dieser oder jener Seite näher ist, vorgenommen.

§. 25.

Wird in schon fertig gebauten Schiffen die Messung einzelner Breiten durch fest angebrachte Schotten oder Verbandstücke an den in §. 24 bezeichneten Stellen verhindert, so kann die Breitenmessung ausnahmsweise auch an anderen Stellen im Schiffe vorgenommen werden, sobald die Richtigkeit der aufgenommenen Maaße zweifellos erscheint.

g) Messungen in den Zwischendeck-Räumen über dem Vermessungs-Deck.

§. 26.

Die innere Länge eines Zwischendeck-Raumes ist an der in §. 1 unter Nr. 9 bezeichneten Leine, welche auf halber Höhe des Raumes von der Bekleidung neben dem Vordersteven bis zur Bekleidung der Inhölzer am Heck in gerader Linie auszuspannen ist, mit den in §. 1 unter Nr. 1 oder 2 genannten Meterstöcken von vorn nach hinten zu messen.

Die Theilungspunkte sind vom hinteren Endpunkte der Länge ab nach vorn zu auf der Leine abzusetzen und von dieser rechtwinklig auf das Deck zu übertragen.

Ueber jedem dieser Theilungspunkte ist die Höhe, und auf der Hälfte derselben die Breite des Raumes aufzunehmen.

Als mittlere Höhe des Zwischendeck-Raumes gilt das arithmetische Mittel der an den Theilungspunkten und an den Endpunkten der Länge, am Bug und am Heck, ermittelten Höhen zwischen der unteren Fläche der Planken des oberen und der oberen Fläche der Planken des unteren Deckes.

b) Messungen nach dem abgekürzten Verfahren.

§. 27.

Die Messung der Länge des Schiffes erfolgt mit den in §. 1 Nr. 1 oder 2 bezeichneten Meterstöcken in der Richtung von vorn nach hinten, an der in §. 1 unter Nr. 9 genannten Leine, nachdem dieselbe zwischen den Endpunkten der Länge (Absatz 1 des §. 12 der Schiffsvermessungs-Ordnung) oder solchen Punkten, welche den Endpunkten möglichst nahe liegen, ausgespannt ist und die Endpunkte vermittelst des Winkelmaaßes (§. 1, Nr. 8) und der Meterstöcke (§. 1, Nr. 1 bis 5) auf der Leine abgesetzt sind.

Behufs Messung der größten Breite des Schiffes werden die beiden Lothe (§. 1, Nr. 10) außenbords so aufgehängt, daß ihre perpendikulär herabhängenden Leinen die Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer an gegenüberliegenden Punkten eines Querschnittes des Schiffes berühren. Der normale Abstand der beiden Leinen, welche entweder mit dem Meßbande (§. 1, Nr. 6) oder mit den Meterstöcken (§. 1, Nr. 1 bis 4) gemessen wird, ergiebt dann eine Breite des Schiffes. Diese Breitenaufnahme wird sodann auch in anderen Querschnitten des Schiffes vorgenommen und so lange wiederholt, als die Resultate der Messungen größer werden. Das auf diese Weise erzielte größte Resultat ist dann die zu ermittelnde größte Breite des Schiffes.

Der Umfang des Schiffes in der Außenfläche der Außenbords-Bekleidung wird vermittelst der in §. 1, Nr. 7 bezeichneten Meßkette und der Meterstöcke (§. 1, Nr. 1 bis 5) in der in Absatz 2 des §. 12 der Schiffsvermessungs-Ordnung vorgeschriebenen Weise ermittelt.

i) Messung der Hauptlänge.

§. 28.

Behufs Messung der Hauptlänge ist die in §. 1, Nr. 9 bezeichnete Leine zwischen den in Nr. 1a. beziehungsweise 2a. des §. 22 der Schiffsvermessungs-Ordnung bezeichneten Endpunkten der Länge, oder doch in möglichst geringer Entfernung von denselben, auszuspannen. Nachdem dann die Endpunkte der Länge auf der Leine abgesetzt sind, hat die Messung mit den in §. 1, Nr. 1 oder 2 bezeichneten Meterstöcken an der ausgespannten Leine in der Richtung von vorn nach hinten zu erfolgen.

k) Messung der Aufbauten und der vom Brutto-Raumgehalt in Abzug zu bringenden Räume.

§. 29.

Ob ein fest angebrachter Aufbau auf dem obersten Deck zur Vermessung zu ziehen ist oder nicht, ist nach den in dem ersten Absatze des §. 11 der Schiffsvermessungs-Ordnung enthaltenen Bestimmungen zu beurtheilen. In zweifelhaften Fällen entscheidet die Größe des fraglichen Raumes mit der Maaßgabe, daß ein fest angebrachter Aufbau, dessen Raumgehalt nicht mehr als zwei Kubikmeter beträgt, von der Vermessung auszuschließen, ein Aufbau dagegen, welcher mehr als zwei Kubikmeter Raumgehalt hat, mitzuvermessen ist.

§. 30.

Gestattet die innere Einrichtung der fest angebrachten Aufbauten auf dem obersten Deck die Aufnahme der Maaße im Innern nicht, so erfolgt dieselbe an der Außenseite der Aufbauten unter Berücksichtigung der wegen der Dicke der Wände und Decken zu machenden Abzüge.

§. 31.

Bei fest angebrachten Aufbauten auf Deck, in Form von erhöhten Luken oder Verschlägen, welche mit dem Raume unter Deck in Verbindung stehen, ist die Messung bis zur unteren Deckfläche oder bis zu derjenigen Fläche des Raumes unter Deck auszudehnen, bis zu welcher die Vermessung dieses Raumes vorgenommen wurde.

§. 32.

In offenen Fahrzeugen bildet die Oberkante des obersten Plankenganges die oberste Grenzfläche der vom Brutto-Raumgehalt in Abzug zu bringenden Räume.

§. 33.

In Schiffen, welche durch Dampf oder durch eine andere künstlich erzeugte Kraft bewegt werden, findet die nach Nr. 1 und Nr. 3 des §. 17 der Schiffsvermessungs-Ordnung vorzunehmende Aufnahme von Querschnitten nach Maaßgabe der Bestimmungen der §§. 19 und 21 bis 25 statt.

III. Die Berechnung der Raumgehalte.

§. 34.

Die Berechnungen sind in demjenigen Vermessungs-Protokolle auszuführen, in welchem die Maaße verzeichnet wurden (§. 7).

Die Aufnahme der Vermessungs-Protokolle erfolgt nach Maaßgabe besonderer Formulare.

Jedes Protokoll ist nach Beendigung aller darin vorzunehmenden Berechnungen und Aufzeichnungen von mindestens zwei Mitgliedern der Vermessungs-Behörde, unter welchen der Schiffbau-Techniker sich befinden muß, zu unterzeichnen.

§. 35.

In den Rechnungs-Resultaten werden die Tausendstel, wenn sie weniger als 5 betragen, nicht berücksichtigt; wenn sie aber 5 und darüber betragen, so wird die Anzahl der Hundertstel um 1 vermehrt. Eine Ausnahme hiervon findet nur statt in dem in §. 38, Absatz 1 erwähnten Falle, bei der Theilung der Länge des Vermessungs-Decks und bei der Theilung der Tiefen der Querschnitte unter dem Vermessungs-Deck, welche letzteren Rechnungen so lange fortgesetzt werden, bis man drei Dezimalstellen im Quotienten erhalten hat, wobei die Zahl in der dritten Stelle um 1 zu erhöhen ist, wenn bei fortgesetzter Division die Zahl in der vierten Stelle 5 und darüber beträgt.

§. 36.

Zur Kontrole der nach dem vollständigen Verfahren vorgenommenen Messungen und Berechnungen des Raumgehalts eines Schiffes unter dem Vermessungs-Deck oder des Brutto-Raumgehalts eines of-

fenen Fahrzeugs sind in dem Vermessungs-Protokolle die nachstehend beschriebenen Zeichnungen in Blei nach einem in das Protokoll mitaufzunehmenden verjüngten Maaßstabe, und zwar mindestens bis auf Zehntel-Meter genau, auszuführen.

a) **Konstruktion der Kurven der halben Querschnitte.**

Auf der in dem Vermessungs-Formulare zu dem Zwecke gezogenen wagerechten ist von der in der Mitte derselben gezeichneten senkrechten Linie ab der gemeinsame Abstand der Querschnitte abzusetzen, so daß die wagerechte Linie die Länge des Vermessungs-Decks mit ihren Theilungspunkten darstellt.

Die Theilungspunkte sind ebenso wie die an Bord aufgenommenen Querschnitte zu numeriren und in jedem derselben ist eine Normale auf der wagerechten Linie zu errichten. Auf diesen Normalen sind die in Rechnung genommenen Tiefen der betreffenden Querschnitte abzusetzen und ist jede derselben in 4 beziehungsweise 6 gleiche Theile zu theilen, wie es mit den an Bord aufgenommenen Tiefen gleichfalls geschehen ist. Durch die auf diese Weise erhaltenen Theilungspunkte der Tiefen sind von den Normalen nach rechts hin Parallelen mit der wagerechten Linie zu ziehen, auf denen die Hälften der in Rechnung genommenen Breiten der Querschnitte abzutragen sind. Die so gefundenen Endpunkte der Breiten jedes Querschnittes sind durch Kurven mit einander zu verbinden, welche dann die äußeren Begrenzungen der halben Querschnitte darstellen.

b) **Konstruktion der Kurve der Flächeninhalte der ganzen Querschnitte.**

Die durch Berechnung gefundenen Zahlen, welche die Inhalte der Querschnitte in Quadratmetern angeben, sind durch 10 oder einen anderen passenden Divisor zu dividiren und die gefundenen Quotienten als lineare Meter-Größen auf den nach a. konstruirten Normalen, welche die Mittellinien der zugehörigen Querschnitte darstellen, abzusetzen. Der leichteren Uebersicht wegen sind die durch die Division ermittelten Zahlen neben den oberen Endpunkten der abgesetzten Größen in der Zeichnung anzugeben. Demnächst sind die gefundenen Endpunkte durch eine Kurve zu verbinden.

Ist der Verlauf der nach a. und b. gezeichneten Kurven unregelmäßig, oder zeigen die nach a. gezeichneten Kurven auffällige Abweichungen von einander, so sind die Berechnungen der in der Zeichnung dargestellten Räume zu prüfen, und falls die gedachten Unregelmäßig-

keiten durch etwa entdeckte Rechenfehler nicht aufgeklärt oder berichtigt werden sollten, so sind auch die vorgenommenen Messungen einer Prüfung event. Berichtigung zu unterziehen.

Werden die Unregelmäßigkeiten der gezeichneten Kurven durch ungewöhnliche Formen der vermessenen Schiffsräume bedingt, so ist dies im Vermessungs-Protokoll neben der Zeichnung unter Beifügung einer kurzen Beschreibung der ungewöhnlichen Schiffsform zu vermerken.

§. 37.

Uebersteigen die durch Messung ermittelten Abzüge vom Brutto-Raumgehalt die nach §. 15 und 16 der Schiffsvermessungs-Ordnung berechneten zulässigen Maximal-Größen der Abzüge, so werden nicht die ersteren Ergebnisse, sondern die nach dem festgestellten Brutto-Raumgehalte des Schiffes berechneten Maximal-Größen in Abzug gebracht.

§. 38.

Die in die Schiffs-Meßbriefe einzutragenden Ergebnisse der Berechnungen in Kubikmetern sind bis auf Zehntel in der Art abzurunden, daß fünf Hundertstel und darüber für ein Zehntel zu rechnen, Brüche unter fünf Hundertstel aber nicht zu berücksichtigen sind.

Die Ergebnisse der Umrechnungen der Kubikmeter in britische Register-Tons sind bis auf Hundertstel nach der in §. 35 gegebenen Regel abzurunden.

§. 39.

Nach endgültiger Feststellung des Netto-Raumgehaltes jedes nach dem vollständigen Verfahren vermessenen deutschen Schiffes hat die Vermessungs- beziehungsweise die Revisions-Behörde dem Erbauer, Rheder oder Führer des Schiffes den Deckbalken beziehungsweise die Stelle zu bezeichnen, an welcher dieser die den Netto-Raumgehalt des Schiffes bezeichnende Kubikmeterzahl einzuschneiden, einzubrennen oder in anderer Art gut sichtbar zu machen und fest anzubringen hat.

Die Zahl ist stets an einer von Deck aus gut sichtbaren Stelle, wenn möglich mittschiffs an der vorderen Seite einer Luke, in mindestens 8 Zentimeter großen Ziffern anzubringen. Die Uebereinstimmung dieser Zahl mit der in den Schiffs-Meßbrief beziehungsweise in das Schiffs-Certifikat aufgenommenen Kubikmeterzahl des Netto-Raumgehalts des Schiffes unterliegt der Kontrole der Vermessungs-Behörde (§. 31 der Schiffsvermessungs-Ordnung).

IV. Schlußbestimmungen.

§. 40.

Die von den Vermessungs- und Revisions-Behörden nach §. 26 der Schiffsvermessungs-Ordnung zu führenden Listen sind nach besonderem Formular aufzustellen.

Alljährlich bis zum 1. Februar ist dem Reichskanzler-Amte der Inhalt des im Laufe des verflossenen Jahres in die Listen Eingetragenen abschriftlich mitzutheilen.

Berlin, den 23. November 1872.

Der Reichskanzler.
In Vertretung:
Delbrück.

Nr. 18.

Bestimmungen, betreffend die Anerkennung der in dänischen, österreichisch-ungarischen und nordamerikanischen Schiffspapieren enthaltenen Vermessungsangaben in deutschen Häfen.

Vom 21. Dezember 1872.

Nachdem vom Deutschen Reiche mit den Regierungen
1. Dänemarks,
2. Oesterreich-Ungarns und
3. der Vereinigten Staaten von Amerika

Vereinbarungen wegen gegenseitiger Anerkennung der nach dem neuen Schiffsvermessungs-Verfahren bewirkten Vermessungen getroffen worden sind, werden vom 1. Januar 1873 ab die den Handelsmarinen der vorgenannten Staaten angehörigen Schiffe in deutschen Häfen, wie folgt, behandelt:

1. Für die auf Grund des dänischen Schiffsvermessungs-Gesetzes vom 13. März 1867 vermessenen dänischen Schiffe sind die in deren Nationalitäts- und Registrirungs-Certifikaten enthaltenen Angaben über den Netto-Raumgehalt ohne Nachvermessung als gültig anzuerkennen.
2. Für die auf Grund des österreichisch-ungarischen Gesetzes vom 15. Mai 1871, betreffend die Eichung der Seehandelsschiffe, vermessenen österreichisch-ungarischen Schiffe sind die in deren Eichungs-Certifikaten enthaltenen Angaben über den Netto-Raumgehalt, ohne Nachvermessung, als gültig anzuerkennen.
3. Für die auf Grund des amerikanischen Gesetzes vom 6. Mai 1864 (act to regulate the admeasurement of tonnage of ships and vessels of the United States) vermessenen Schiffe der Vereinigten Staaten von Amerika sind die in deren

Certifikaten (certificates of registry) enthaltenen Angaben über den Brutto-Raumgehalt (total tonnage) ohne Nachvermessung als gültig anzuerkennen.

Die amerikanische Gesetzgebung gestattet Abzüge vom Brutto-Raumgehalt der Schiffe nicht und es sind daher auch in den Certifikaten der amerikanischen Schiffe Angaben über den durch solche Abzüge zu ermittelnden Netto-Raumgehalt nicht enthalten.

Den Führern der amerikanischen Schiffe ist hiernach freizulassen, die Entrichtung der Hafen- 2c. Abgaben je nach ihrer Wahl entweder ohne Nachvermessung vom Brutto-Raumgehalt oder aber von dem durch vorgängige Vermessung der abzugsfähigen Räume (§§. 15 und 16 der Schiffsvermessungs-Ordnung) zu ermittelnden Netto-Raumgehalt des Schiffes zu bewirken. Letzterenfalls ist die Ausfertigung des Meßbriefes nach Maaßgabe der Formulare A. bis D. zu §. 24 der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 durch die Vermessungsbehörde (§. 19) und zwar in der Art zu bewirken, daß die Angabe des Brutto-Raumgehaltes aus dem amerikanischen Certifikat übertragen, resp. nach dem durch §. 24 der Schiffsvermessungs-Ordnung festgestellten Verhältnisse (mittelst Division der Zahl der Register-Tons durch 0,353) umgerechnet wird. Die Gebühren für solche theilweise Vermessung sind nach dem durch §. 32, Nr. 1 der Schiffsvermessungs-Ordnung festgestellten Satze, jedoch nur für die wirklich vermessenen Räume, zu erheben.

(Reichs-Centralblatt für 1873, S. 163.)

Nr. 19.

Seemannsordnung.

Vom 27. Dezember 1872.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

Erster Abschnitt.
Einleitende Bestimmungen.

§. 1.

Die Vorschriften dieses Gesetzes finden auf alle Kauffahrteischiffe (Gesetz vom 25. October 1867, §. 1, Bundesgesetzblatt, S. 35) Anwendung, welche das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen.

§. 2.

Schiffer im Sinne dieses Gesetzes ist der Führer des Schiffes (Schiffskapitain), in Ermangelung oder Verhinderung desselben dessen Stellvertreter.

§. 3.

Zur „Schiffsmannschaft" („Mannschaft") werden auch die Schiffsoffiziere mit Ausschluß des Schiffers gerechnet, desgleichen ist unter „Schiffsmann" auch jeder Schiffsoffizier mit Ausnahme des Schiffers zu verstehen.

Personen, welche, ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, auf einem Schiffe als Maschinisten, Aufwärter, oder in anderer Eigenschaft angestellt sind, haben dieselben Rechte und Pflichten, welche in diesem Gesetze in Ansehung der Schiffsmannschaft festgesetzt sind. Es

macht hierbei keinen Unterschied, ob sie von dem Schiffer oder von dem Rheder angenommen worden sind.

§. 4.

Seemannsämter sind innerhalb des Bundesgebiets die Musterungsbehörden der einzelnen Bundesstaaten und im Auslande die Konsulate des Deutschen Reichs.

Die Errichtung der Musterungsbehörden innerhalb des Bundesgebiets steht den Landesregierungen nach Maaßgabe der Landesgesetze zu. Die Geschäftsführung derselben unterliegt der Oberaufsicht des Reichs.

Zweiter Abschnitt.

Seefahrtsbücher und Musterung.

§. 5.

Niemand darf im Bundesgebiet als Schiffsmann in Dienst treten, bevor er sich über Namen, Heimath und Alter vor einem Seemannsamte ausgewiesen und von demselben ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat.

Ist der Schiffsmann ein Deutscher, so darf er vor vollendetem vierzehnten Lebensjahre zur Uebernahme von Schiffsdiensten nicht zugelassen werden; auch hat er sich über seine Militairverhältnisse, sowie, wenn er noch der väterlichen Gewalt unterworfen, oder minderjährig ist, über die Genehmigung des Vaters oder Vormundes zur Uebernahme von Schiffsdiensten auszuweisen.

Mit dem Seefahrtsbuch ist dem Schiffsmann zugleich ein Abdruck der Seemannsordnung und des Gesetzes, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute, auszuhändigen.

§. 6.

Die väterliche oder vormundschaftliche Genehmigung (§. 5) gilt, sofern ihr eine Einschränkung nicht beigefügt ist, als ein- für allemal ertheilt.

Kraft derselben wird der Minderjährige einem Großjährigen gleichgeachtet, insoweit es sich um den Abschluß von Heuerverträgen, die aus ihnen hervorgehenden Rechte und Pflichten und das gerichtliche Verfahren darüber handelt.

§. 7.

Wer bereits ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat, muß behufs Erlangung eines neuen Seefahrtsbuches das ältere vorlegen oder den Verlust desselben glaubhaft machen. Daß dies geschehen, wird von dem Seemannsamt in dem neuen Seefahrtsbuch vermerkt.

Wird der Verlust glaubhaft gemacht, so ist diesem Vermerke zugleich eine Bescheinigung des Seemannsamtes über die früheren Rang- und Dienstverhältnisse, sowie über die Dauer der Dienstzeit, insoweit der Schiffsmann sich hierüber genügend ausweist, beizufügen.

§. 8.

Wer nach Inhalt seines Seefahrtsbuches angemustert ist, darf nicht von neuem angemustert werden, bevor er sich über die Beendigung des früheren Dienstverhältnisses durch den in das Seefahrtsbuch einzutragenden Vermerk (§§. 20, 22) ausgewiesen hat. Kann nach dem Ermessen des Seemannsamtes ein solcher Vermerk nicht beigebracht werden, so dient statt desselben, sobald die Beendigung des Dienstverhältnisses auf andere Art glaubhaft gemacht ist, ein vom Seemannsamt hierüber einzutragender Vermerk im Seefahrtsbuche.

§. 9.

Einrichtung und Preis des Seefahrtsbuches bestimmt der Bundesrath. Die Ausfertigung selbst erfolgt kosten- und stempelfrei.

Das Seefahrtsbuch muß über die Militairverhältnisse des Inhabers (§. 5) Auskunft geben.

§. 10.

Der Schiffer hat die Musterung (Anmusterung, Abmusterung) der Schiffsmannschaft nach Maaßgabe der folgenden Bestimmungen (§§. 11 bis 22) zu veranlassen.

Der Schiffsmann hat sich, wenn nicht ein unabwendbares Hinderniß entgegensteht, zur Musterung zu stellen.

§. 11.

Die Anmusterung besteht in der Verlautbarung des mit dem Schiffsmann geschlossenen Heuervertrages vor einem Seemannsamt. Sie muß für die innerhalb des Bundesgebietes liegenden Schiffe unter Vorlegung der Seefahrtsbücher vor Antritt oder Fortsetzung der Reise, für andere Schiffe, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, erfolgen.

§. 12.

Die Anmusterungsverhandlung wird vom Seemannsamt als Musterrolle ausgefertigt. Wenn die zur Schiffsmannschaft eines Schiffes gehörigen Personen nicht gleichzeitig mittelst Einer Verhandlung angemustert werden, so erfolgt die Ausfertigung auf Grund der ersten Verhandlung.

Die Musterrolle muß enthalten: Namen und Nationalität des Schiffs, Namen und Wohnort des Schiffers, Namen, Wohnort und dienstliche Stellung jedes Schiffsmannes, und die Bestimmungen des Heuervertrages, einschließlich etwaiger besonderer Verabredungen. Insbesondere muß aus der Musterrolle erhellen, was dem Schiffsmann für den Tag an Speise und Trank gebührt. Im Uebrigen wird die Einrichtung der Musterrolle vom Bundesrath bestimmt.

§. 13.

Wird ein Schiffsmann erst nach Ausfertigung der Musterrolle angemustert, so hat das Seemannsamt eine solche Musterung in die Musterrolle einzutragen.

§. 14.

Bei jeder innerhalb des Bundesgebiets erfolgenden Anmusterung wird vom Seemannsamt hierüber und über die Zeit des Dienstantritts ein Vermerk in das Seefahrtsbuch jedes Schiffsmannes eingetragen, welcher zugleich als Ausgangs- oder Seepaß dient. Außerhalb des Bundesgebiets erfolgt eine solche Eintragung nur, wenn das Seefahrtsbuch zu diesem Zweck vorgelegt wird.

Das Seefahrtsbuch ist hiernächst vom Schiffer für die Dauer des Dienstverhältnisses in Verwahrung zu nehmen.

§. 15.

Wenn ein angemusterter Schiffsmann durch ein unabwendbares Hinderniß außer Stand gesetzt wird, den Dienst anzutreten, so hat er sich hierüber sobald wie möglich gegen den Schiffer und das Seemannsamt, vor welchem die Musterung erfolgt ist, auszuweisen.

§. 16.

Die Abmusterung besteht in der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffers und der aus diesem Verhältniß ausscheidenden Mannschaft. Sie muß, sobald das Dienstverhältniß beendigt ist, erfolgen, und zwar, wenn nicht ein Anderes ver-

einbart wird, vor dem Seemannsamt desjenigen Hafens, wo das Schiff liegt, und nach Verlust des Schiffs vor demjenigen Seemannsamt, welches zuerst angegangen werden kann.

§. 17.

Vor der Abmusterung hat der Schiffer dem abzumusternden Schiffsmann im Seefahrtsbuch die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse und die Dauer der Dienstzeit zu bescheinigen, auf Verlangen auch ein Führungszeugniß zu ertheilen. Das letztere darf in das Seefahrtsbuch nicht eingetragen werden.

§. 18.

Die Unterschriften des Schiffers unter der Bescheinigung und dem Zeugniß (§. 17) werden von dem Seemannsamte, vor welchem die Abmusterung stattfindet, kosten- und stempelfrei beglaubigt.

§. 19.

Verweigert der Schiffer die Ausstellung des Zeugnisses (§. 17), oder enthält dasselbe Beschuldigungen, deren Richtigkeit der Schiffsmann bestreitet, so hat auf Antrag des letzteren das Seemannsamt den Sachverhalt zu untersuchen und das Ergebniß der Untersuchung dem Schiffsmann zu bescheinigen.

§. 20.

Die erfolgte Abmusterung wird vom Seemannsamt in dem Seefahrtsbuche des abgemusterten Schiffsmannes und in der Musterrolle vermerkt.

§. 21.

Die Musterrolle ist nach Beendigung derjenigen Reise oder derjenigen Zeit, auf welche die als Musterrolle ausgefertigte Anmusterungsverhandlung (§. 12) sich bezieht, dem Seemannsamt, vor welchem abgemustert wird, zu überliefern.

Letzteres übersendet dieselbe dem Seemannsamt des Heimathshafens.

§. 22.

Wenn der Bestand der Mannschaft Aenderungen erfährt, bei welchen eine Musterung (§. 10) nach Maaßgabe vorstehender Bestimmungen unausführbar ist, so hat der Schiffer, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, bei demselben unter Darlegung

der Hinderungsgründe die Musterung nachzuholen, oder, sofern auch diese nachträgliche Musterung nicht mehr möglich ist, den Sachverhalt anzuzeigen. Ein Vermerk über die Anzeige ist vom Seemannsamt in die Musterrolle und in die Seefahrtsbücher der betheiligten Schiffsleute einzutragen.

§. 23.

Die für die Musterungsverhandlungen, einschließlich der Ausfertigung der Musterrolle, zu erhebenden Kosten fallen dem Rheder zur Last.

Die Bestimmung über die in gleicher Höhe für alle Seemannsämter innerhalb des Bundesgebiets festzustellenden Kosten bleibt dem Bundesrath vorbehalten.

Bis zur Erledigung dieses Vorbehalts steht die Bestimmung über die Höhe der Kosten den Landesregierungen im Verordnungswege zu.

Dritter Abschnitt.
Vertragsverhältniß.

§. 24.

Die Gültigkeit des Heuervertrags ist durch schriftliche Abfassung nicht bedingt.

§. 25.

Wenn bei dem Abschluß des Heuervertrages die Vereinbarung über den Betrag der Heuer nicht durch ausdrückliche Erklärung getroffen ist, so wird im Zweifel diejenige Heuer als vereinbart angesehen, welche das Seemannsamt des Hafens, in welchem der Schiffsmann angemustert wird, für die daselbst zur Zeit der Anmusterung übliche erklärt.

§. 26.

Wenn ein Schiffsmann sich für eine Zeit verheuert, für die er durch einen früher geschlossenen Heuervertrag gebunden ist, so hat der Anspruch auf Erfüllung des zuerst geschlossenen Vertrages den Vorzug.

Hat jedoch eine Anmusterung auf Grund des späteren Vertrages stattgefunden, ohne daß auch auf Grund des ersten Vertrages angemustert ist, so geht jener vor.

§. 27.

Wird ein Schiffsmann erst nach Anfertigung der Musterrolle geheuert, so gelten für ihn in Ermangelung anderer Vertragsbestim-

mungen die nach Inhalt der Musterrolle mit der übrigen Schiffsmannschaft getroffenen Abreden; insbesondere kann er nur dieselbe Heuer fordern, welche nach der Musterrolle den übrigen Schiffsleuten seines Ranges gebührt.

§. 28.

Die Verpflichtung des Schiffsmannes, mit seinen Effekten sich an Bord einzufinden und Schiffsdienste zu leisten, beginnt, wenn nicht ein Anderes bedungen ist, mit der Anmusterung.

Wenn der Schiffsmann den Dienstantritt länger als vierundzwanzig Stunden verzögert, ist der Schiffer zum Rücktritt von dem Heuervertrage befugt. Die Ansprüche wegen etwaiger Mehrausgaben für einen Ersatzmann und wegen sonstiger aus der Verzögerung erwachsener Schäden werden hierdurch nicht berührt.

§. 29.

Den Schiffsmann, welcher nach der Anmusterung dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes sich entzieht, kann der Schiffer zur Erfüllung seiner Pflicht durch das Seemannsamt zwangsweise anhalten lassen.

Die daraus erwachsenden Kosten hat der Schiffsmann zu ersetzen.

§. 30.

Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Schiffers unweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragene Arbeiten zu verrichten.

Er hat diese Verpflichtung zu erfüllen, sowohl an Bord des Schiffs und in dessen Booten, als auch in den Leichterfahrzeugen und auf dem Lande, sowohl unter gewöhnlichen Umständen, als auch unter Havarie.

Ohne Erlaubniß des Schiffers darf er das Schiff bis zur Abmusterung nicht verlassen. Ist ihm eine solche Erlaubniß ertheilt, so muß er zur festgesetzten Zeit, wenn aber keine Zeit festgesetzt ist, noch vor 8 Uhr Abends zurückkehren.

§. 31.

Wenn das Schiff in einem Hafen liegt, so ist der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten.

§. 32.

Bei Seegefahr, besonders bei drohendem Schiffbruch, sowie bei Gewalt und Angriff gegen Schiff oder Ladung hat der Schiffsmann alle befohlene Hülfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich zu leisten, und darf ohne Einwilligung des Schiffers, so lange dieser selbst an Bord bleibt, das Schiff nicht verlassen.

Er bleibt verbunden, bei Schiffbruch für Rettung der Personen und ihrer Effekten, sowie für Sicherstellung der Schiffstheile, der Geräthschaften und der Ladung, den Anordnungen des Schiffers gemäß, nach besten Kräften zu sorgen und bei der Bergung gegen Fortbezug der Heuer und der Verpflegung Hülfe zu leisten.

§. 33.

Der Schiffsmann ist verpflichtet, auf Verlangen bei der Verklarung mitzuwirken und seine Aussage eidlich zu bestärken.

Dieser Verpflichtung hat er gegen Zahlung der etwa erwachsenden Reise- und Versäumnißkosten nachzukommen, auch wenn der Heuervertrag in Folge eines Verlustes des Schiffs beendigt ist (§. 56).

§. 34.

Wird nach Antritt der Reise entdeckt, daß der Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist, so ist der Schiffer befugt, den Schiffsmann, mit Ausschluß des Steuermanns, im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnißmäßig zu verringern.

Macht der Schiffer von dieser Befugniß Gebrauch, so hat er die getroffene Anordnung, sobald thunlich, dem Betheiligten zu eröffnen, auch in das Schiffsjournal einzutragen, daß und wann dies geschehen. Vor der Eröffnung und Eintragung tritt die Verringerung der Heuer nicht in Wirksamkeit.

§. 35.

Die Heuer ist in Ermangelung einer anderweitigen Abrede vom Zeitpunkte der Anmusterung an zu zahlen.

§. 36.

Die Heuer ist dem Schiffsmann, sofern keine andere Vereinbarung getroffen ist, erst nach Beendigung der Reise oder bei der sonstigen Beendigung des Dienstverhältnisses zu zahlen, wenn diese früher erfolgt.

Der Schiffsmann kann jedoch bei Zwischenreisen in dem ersten Hafen, in welchem das Schiff ganz oder zum größeren Theil entlöscht wird, die Auszahlung der Hälfte der bis dahin verdienten Heuer (§. 67) verlangen, sofern bereits sechs Monate seit der Anmusterung verflossen sind. In gleicher Weise ist der Schiffsmann bei Ablauf je weiterer sechs Monate nach der früheren Auszahlung wiederum die Auszahlung der Hälfte der seit der letzten Auszahlung verdienten Heuer zu fordern berechtigt.

§. 37.

Ob und inwieweit vor dem Antritt der Reise Vorschußzahlungen auf die Heuer zu leisten oder Handgelder zu zahlen sind, bestimmt in Ermangelung einer Vereinbarung der Ortsgebrauch des Hafens, in welchem der Schiffsmann angemustert wird.

§. 38.

Alle Zahlungen an Schiffsleute müssen, wenn nicht ein Anderes vereinbart ist, nach Wahl derselben entweder baar oder mittelst einer auf den Rheder ausgestellten, auf Sicht zahlbaren Anweisung geleistet werden.

§. 39.

Vor Antritt der Reise hat der Schiffer ein Abrechnungsbuch anzulegen, in welches alle auf die Heuer geleisteten Vorschuß- und Abschlagszahlungen, sowie die etwa gegebenen Handgelder einzutragen sind. In dem Abrechnungsbuche ist von dem Schiffsmann über den Empfang jeder Zahlung zu quittiren. Auch hat der Schiffer jedem Schiffsmann, der es verlangt, noch ein besonderes Heuerbuch zu übergeben und darin ebenfalls jede auf die Heuer des Inhabers geleistete Zahlung einzutragen.

§. 40.

Wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise vermindert und nicht wieder ergänzt wird, so sind, falls nicht ein Anderes bedungen ist, die dadurch ersparten Heuerbeträge unter die verbleibenden Schiffsleute nach Verhältniß ihrer Heuer zu vertheilen. Ein Anspruch auf die Vertheilung findet jedoch nicht statt, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichung herbeigeführt ist und die Effekten des entwichenen Schiffsmannes nicht an Bord zurückgeblieben sind.

Wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise um mehr als ein Sechstel verringert, so muß der Schiffer dieselbe auf Verlangen der verbleibenden Schiffsleute ergänzen, sofern die Umstände eine Ergänzung gestatten.

§. 41.

In allen Fällen, in welchen ein Schiff länger als zwei Jahre auswärts verweilt, tritt in Ermangelung einer anderweitigen Abrede für den seit zwei Jahren in Dienst befindlichen Schiffsmann eine Erhöhung der Heuer ein, wenn diese nach Zeit bedungen ist.

Diese Erhöhung wird wie folgt bestimmt:

1) der Schiffsjunge tritt mit Beginn des dritten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte oder aus derselben als Durchschnittsbetrag sich ergebende Heuer der Leichtmatrosen, und mit Beginn des vierten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen ein;
2) der Leichtmatrose erhält mit Beginn des dritten Jahres die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen und mit Beginn des vierten Jahres ein Fünftel derselben mehr an Heuer;
3) für die übrige Mannschaft steigt die in der Musterrolle angegebene Heuer mit Beginn des dritten Jahres um ein Fünftel und mit Beginn des vierten Jahres um ein ferneres Fünftel ihres ursprünglichen Betrages.

In dem Fall der Ziffer 2 tritt der Leichtmatrose mit Beginn des dritten Jahres in den Rang eines Vollmatrosen ein.

§. 42.

Die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen des Schiffers und der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen, welche auf einem, nach den Art. 866 und 867 des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, als verschollen anzusehenden Schiffe sich befunden haben, werden fällig mit Ablauf der Verschollenheitsfrist. Das Dienstverhältniß gilt sodann einen halben Monat nach dem Tage für beendet, bis zu welchem die letzte Nachricht über das Schiff reicht.

Der Betrag der Forderungen ist dem Seemannsamt des Heimathshafens zu übergeben, welches die Aushändigung an die Empfangsberechtigten zu vermitteln hat.

§. 43.

Dem Schiffsmann gebührt Beköstigung für Rechnung des Schiffs von dem Zeitpunkt des Dienstantritts an. Er darf die verabreichten Speisen und Getränke nur zu seinem eigenen Bedarf verwenden und nichts davon veräußern, vergeuden oder sonst bei Seite bringen.

§. 44.

Die Schiffsmannschaft hat an Bord des Schiffs Anspruch auf einen, ihrer Zahl und der Größe des Schiffs entsprechenden, nur für sie und ihre Effekten bestimmten wohlverwahrten und genügend zu lüftenden Logisraum.

Kann dem Schiffsmann in Folge eines Unfalls oder aus anderen Gründen zeitweilig ein Unterkommen auf dem Schiffe nicht gewährt werden, so ist ihm ein anderweitiges angemessenes Unterkommen zu verschaffen.

§. 45.

Die dem Schiffsmann für den Tag mindestens zu verabreichenden Speisen und Getränke (§. 43), die Größe und die Einrichtung des Logisraumes (§. 44) und die mindestens mitzunehmenden Heilmittel bestimmen sich im Zweifel nach dem örtlichen Rechte des Heimathshafens.

Der Erlaß näherer Bestimmungen steht den Landesregierungen im Verordnungswege zu.

§. 46.

Der Schiffer ist berechtigt, bei ungewöhnlich langer Dauer der Reise, oder wegen eingetretener Unfälle, eine Kürzung der Rationen oder eine Aenderung hinsichtlich der Wahl der Speisen und Getränke eintreten zu lassen.

Er hat im Schiffsjournal zu bemerken, wann, aus welchem Grunde und in welcher Weise eine Kürzung oder Aenderung eingetreten ist.

Wenn dies versäumt ist, oder wenn die vom Schiffer getroffenen Anordnungen sich als ungerechtfertigt oder durch sein Verschulden herbeigeführt erweisen, so gebührt dem Schiffsmann eine den erlittenen Entbehrungen entsprechende Vergütung. Ueber diesen Anspruch entscheidet unter Vorbehalt des Rechtsweges das Seemannsamt, vor welchem abgemustert wird.

§. 47.

Wenn ein Schiffsoffizier oder nicht weniger als drei Schiffsleute bei einem Seemannsamte Beschwerde darüber erheben, daß das Schiff, für welches sie angemustert sind, nicht seetüchtig ist, oder daß die Vorräthe, welche das Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben sind, so hat das Seemannsamt eine Untersuchung des Schiffs beziehungsweise der Vorräthe zu veranlassen, und deren Ergebniß in das Schiffsjournal einzutragen. Auch hat dasselbe, falls die Beschwerde sich als begründet erweist, für die geeignete Abhülfe Sorge zu tragen.

§. 48.

Falls der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes erkrankt oder verwundet wird, so trägt der Rheder die Kosten der Verpflegung und Heilung:

1) wenn der Schiffsmann wegen der Krankheit oder Verwundung die Reise nicht antritt, bis zum Ablauf von drei Monaten seit der Erkrankung oder Verwundung;
2) wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe nach einem deutschen Hafen zurückkehrt, bis zum Ablauf von drei Monaten seit der Rückkehr des Schiffs;
3) wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe zurückkehrt, die Rückreise des Schiffs jedoch nicht in einem deutschen Hafen endet, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit der Rückkehr des Schiffs;
4) wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden mußte, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit der Weiterreise des Schiffs.

Auch gebührt dem Schiffsmann, falls er nicht mit dem Schiffe nach dem Hafen zurückkehrt, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, freie Zurückbeförderung nach diesem Hafen (§§. 65, 66), oder nach Wahl des Schiffers eine entsprechende Vergütung.

§. 49.

Die Heuer bezieht der erkrankte oder verwundete Schiffsmann:

wenn er die Reise nicht antritt, bis zur Einstellung des Dienstes;

wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe zurückkehrt, bis zur Beendigung der Rückreise;

wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden mußte, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verläßt.

Ist der Schiffsmann bei der Vertheidigung des Schiffs beschädigt, so hat er überdies auf eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung Anspruch.

§. 50.

Auf den Schiffsmann, welcher die Krankheit oder Verwundung durch eine unerlaubte Handlung sich zugezogen hat, oder mit einer syphilitischen Krankheit behaftet ist, finden die §§. 48 und 49 keine Anwendung.

§. 51.

Stirbt der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes, so hat der Rheder die bis zum Todestage verdiente Heuer (§. 67) zu zahlen und die Bestattungskosten zu tragen.

Wird der Schiffsmann bei Vertheidigung des Schiffs getödtet, so hat der Rheder überdies eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung zu entrichten.

§. 52.

Ueber jeden nach Antritt des Dienstes eintretenden Todesfall eines Schiffsmannes muß vom Schiffer unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen ein urkundlicher Nachweis beschafft werden. Die Urkunde muß Tag und Stunde des Todes, Vor- und Familiennamen, Geburts- oder Wohnort und Alter des Verstorbenen, sowie die muthmaßliche Ursache des Todes enthalten. Sie ist von dem Schiffer und den zugezogenen Zeugen zu vollziehen.

Soweit der Nachlaß des verstorbenen Schiffsmannes sich an Bord befindet, hat der Schiffer für die Aufzeichnung und Aufbewahrung, sowie erforderlichenfalls für den Verkauf des Nachlasses Sorge zu tragen. Die Aufzeichnung ist unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen vorzunehmen.

Die Nachlaßgegenstände selbst, der etwaige Erlös aus denselben, sowie der etwaige Heuerrückstand sind nebst der erwähnten Aufzeichnung und dem Nachweis über den Todesfall demjenigen Seemannsamt, bei dem es zuerst geschehen kann, zu übergeben. Wenn im Auslande das Seemannsamt aus besonderen Gründen die Uebernahme der Nachlaßgegenstände ablehnt, so hat der Schiffer die Uebergabe bei demjenigen Seemannsamt zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann.

Durch die Vorschriften des ersten und dritten Absatzes werden die auf die Führung der Civilstandsregister bezüglichen Bestimmungen der Landesgesetze nicht berührt.

§. 53.

Wenn der Schiffer während der Reise stirbt, ist der Steuermann verpflichtet, für die Beschaffung eines Nachweises über den Todesfall und für den Nachlaß nach Maaßgabe der vorstehenden Bestimmungen (§. 52) zu sorgen.

§. 54.

Der Schiffsmann ist verpflichtet, während der ganzen Reise, einschließlich etwaiger Zwischenreisen, bis zur Beendigung der Rückreise im Dienste zu verbleiben, wenn in dem Heuervertrage nicht ein Anderes bestimmt ist.

Unter Rückreise im Sinne der vorstehenden Bestimmung ist die Reise nach dem Hafen zu verstehen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat. Wenn jedoch das Schiff von einem nichteuropäischen Hafen oder von einem Hafen des Schwarzen oder des Azow'schen Meeres kommt und dasselbe seine Ausreise von einem deutschen Hafen angetreten hat, so gilt auch jede der nachstehend bezeichneten Reisen als Rückreise, falls der Schiffer spätestens alsbald nach der Ankunft die Reise der Schiffsmannschaft gegenüber für beendigt erklärt:

1) die Reise nach jedem andern deutschen Hafen;
2) die Reise nach einem außerdeutschen Hafen der Nordsee oder nach einem Hafen des Kanals oder Großbritanniens;
3) sofern das Schiff seine Ausreise von einem Hafen der Ostsee angetreten hat, auch die Reise nach einem außerdeutschen Hafen der Ostsee oder nach einem Hafen des Sundes oder des Kattegats.

Endet die Rückreise nicht in dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, so hat der Schiffsmann Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§§. 65, 66) nach diesem Hafen und auf Fortbezug der Heuer während der Reise oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung.

§. 55.

Nach beendigter Reise kann der Schiffsmann seine Entlassung nicht früher verlangen, als bis die Ladung gelöscht, das Schiff

gereinigt und im Hafen oder an einem anderen Orte festgemacht, auch die etwa erforderliche Verklarung abgelegt ist.

§. 56.

Der Heuervertrag endet, wenn das Schiff durch einen Zufall dem Rheder verloren geht, insbesondere

wenn es verunglückt;

wenn es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemnirt (Art. 444 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs) und in dem letzteren Falle ohne Verzug öffentlich verkauft wird;

wenn es geraubt wird;

wenn es aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird.

Dem Schiffsmann gebührt alsdann nicht allein die verdiente Heuer (§. 67), sondern auch freie Zurückbeförderung (§§. 65, 66) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder nach Wahl des Schiffers eine entsprechende Vergütung.

§. 57.

Der Schiffer kann den Schiffsmann, abgesehen von den in dem Heuervertrage bestimmten Fällen, vor Ablauf der Dienstzeit entlassen:

1) so lange die Reise noch nicht angetreten ist, wenn der Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist;
2) wenn der Schiffsmann eines groben Dienstvergehens, insbesondere des wiederholten Ungehorsams oder der fortgesetzten Widerspenstigkeit, der Schmuggelei sich schuldig macht;
3) wenn der Schiffsmann des Vergehens des Diebstahls, Betrugs, der Untreue, Unterschlagung, Hehlerei oder Fälschung, oder einer nach dem Strafgesetzbuche mit Zuchthaus bedrohten Handlung sich schuldig macht;
4) wenn der Schiffsmann mit einer syphilitischen Krankheit behaftet ist, oder wenn er durch eine unerlaubte Handlung eine Krankheit oder Verwundung sich zuzieht, welche ihn arbeitsunfähig macht;
5) wenn die Reise, für welche der Schiffsmann geheuert war, wegen Krieg, Embargo oder Blokade, oder wegen eines Ausfuhr- oder Einfuhrverbots oder wegen eines anderen, Schiff

oder Ladung betreffenden Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann.

Die Entlassung, sowie der Grund derselben muß, sobald es geschehen kann, dem Schiffsmann angezeigt und in den Fällen der Ziffern 2, 3, 4 in das Schiffsjournal eingetragen werden.

§. 58.

Dem Schiffsmann gebührt in den Fällen der Ziffern 1 bis 4 des §. 57 nicht mehr als die verdiente Heuer (§. 67), in den Fällen der Ziffer 5 hat er, wenn er nach Antritt der Reise entlassen wird, nicht allein auf die verdiente Heuer, sondern auch auf freie Zurückbeförderung (§§. 65, 66) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende Vergütung Anspruch.

§. 59.

Der für eine Reise geheuerte Schiffsmann, welcher aus anderen als aus den in dem §. 57 erwähnten Gründen vor Ablauf des Heuervertrages entlassen wird, behält, wenn die Entlassung vor Antritt der Reise erfolgt, als Entschädigung die etwa empfangenen Hand- und Vorschußgelder, soweit dieselben den üblichen Betrag nicht übersteigen.

Sind Hand- und Vorschußgelder nicht gezahlt, so hat er als Entschädigung die Heuer für einen Monat zu fordern.

Ist die Entlassung erst nach Antritt der Reise erfolgt, so hat er Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§§. 65, 66) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende Vergütung. Auch erhält er außer der verdienten Heuer (§. 67) noch die Heuer für zwei oder vier Monate, je nachdem er in einem europäischen (§. 70) oder in einem nichteuropäischen Hafen entlassen ist, jedoch nicht mehr, als er erhalten haben würde, wenn er erst nach Beendigung der Reise entlassen worden wäre.

§. 60.

Wenn die Vorschrift am Schluß des vorstehenden Paragraphen Anwendung findet, und der Schiffsmann nach Beendigung der Reise in einem deutschen Hafen entlassen worden wäre, so wird, um die ihm außer der verdienten Heuer gebührende Heuer zu bestimmen, die Dauer der Reise eines Segelschiffs gerechnet:

von Häfen:	nach Häfen der Nordsee. Monaten	nach Häfen der Ostsee. Monaten
1) der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und des Englischen Kanals zu	1	$1^1/_2$
2) der Ostsee und der angrenzenden Gewässer zu . .	$1^1/_2$	1
3) in Europa außerhalb des Englischen Kanals und bis zur Straße von Gibraltar mit Einschluß der Azoren, sowie der Nordsee über den 61. Grad nördlicher Breite hinaus und außerhalb der Nordsee bis zum Nordkap einschließlich zu	$1^1/_2$	2
4) des Mittelmeeres, des Schwarzen und Azow'schen Meeres zu	2	2
5) in Europa, östlich des Nordkaps zu	2	2
6) der Ostküste Amerikas von Quebeck bis Rio de Janeiro einschließlich zu	2	$2^1/_2$
7) südlich von Rio de Janeiro bis Kap Horn einschließlich zu	$2^1/_2$	3
8) der Westküste Amerikas vom Kap Horn bis Panama einschließlich zu	$3^1/_2$	4
9) der Westküste von Afrika nördlich vom Aequator einschließlich der Kanarischen und der Kapverdischen Inseln zu	2	$2^1/_2$
10) südlich vom Aequator bis zum Kap der guten Hoffnung einschließlich zu	$2^1/_4$	$2^3/_4$
11) jenseits des Kap der guten Hoffnung, diesseits des Kap Komorin mit Einschluß des Rothen Meeres und des Persischen Golfs zu	$3^1/_2$	4
12) von den sonstigen, vorstehend nicht mit einbegriffenen Häfen zu	4	4

§. 61.

Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern:

1) wenn sich der Schiffer einer schweren Verletzung seiner ihm gegen denselben obliegenden Pflichten, insbesondere durch Mißhandlung oder durch grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank schuldig macht;
2) wenn das Schiff die Flagge wechselt;
3) wenn nach Beendigung der Ausreise eine Zwischenreise beschlossen, oder wenn eine Zwischenreise beendigt ist, sofern seit

dem Dienstantritt zwei oder drei Jahre, je nachdem das Schiff in einem europäischen (§. 70) oder in einem nichteuropäischen Hafen sich befindet, verflossen sind.

Der Wechsel des Rheders oder Schiffers giebt dem Schiffsmann kein Recht, die Entlassung zu fordern.

§. 62.

In dem Falle des §. 61, Ziffer 3 kann die Entlassung nicht gefordert werden:

1) wenn der Schiffsmann für eine längere als die daselbst angegebene Zeit sich verheuert hat. Die Verheuerung auf unbestimmte Zeit oder mit der allgemeinen Bestimmung, daß nach Beendigung der Ausreise der Dienst für alle Reisen, welche noch beschlossen werden möchten, fortzusetzen sei, wird als Verheuerung auf solche Zeit nicht angesehen;
2) sobald die Rückreise angeordnet ist.

§. 63.

Der Schiffsmann hat in den Fällen der Ziffern 1 und 2 des §. 61 dieselben Ansprüche, welche für den Fall des §. 59 bestimmt sind; in dem Falle der Ziffer 3 gebührt ihm nicht mehr, als die verdiente Heuer (§. 67).

§. 64.

Im Auslande darf der Schiffsmann, welcher seine Entlassung fordert, außer in dem Falle eines Flaggenwechsels, nicht ohne Genehmigung eines Seemannsamtes (§. 105) den Dienst verlassen.

§. 65.

Wenn nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ein Anspruch auf freie Zurückbeförderung begründet ist, so umfaßt derselbe auch den Unterhalt während der Reise.

§. 66.

Dem Anspruche auf freie Zurückbeförderung wird genügt, wenn dem Schiffsmann, welcher arbeitsfähig ist, mit Genehmigung des Seemannsamtes ein seiner früheren Stellung entsprechender und durch angemessene Heuer zu vergütender Dienst auf einem deutschen Kauffahrteischiffe nachgewiesen wird, welches nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder einem demselben nahe

belegenen Hafen geht; letzteren Falls unter Gewährung der entsprechenden Vergütung für die weitere freie Zurückbeförderung (§. 65) bis zum Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat.

Ist der Schiffsmann kein Deutscher, so wird ein Schiff seiner Nationalität einem deutschen Schiffe gleichgeachtet.

§. 67.

In den Fällen der §§. 36, 51, 56, 58, 59 und 63 wird die verdiente Heuer, sofern die Heuer nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen ist, mit Rücksicht auf den vollen Heuerbetrag nach Verhältniß der geleisteten Dienste, sowie des etwa zurückgelegten Theils der Reise bestimmt. Zur Ermittelung der in den §§. 59 und 60 erwähnten Heuer für einzelne Monate wird die durchschnittliche Dauer der Reise einschließlich der Ladungs- und Löschungszeit unter Berücksichtigung der Beschaffenheit des Schiffs in Ansatz gebracht und danach die Heuer für die einzelnen Monate berechnet.

§. 68.

Der Rheder haftet für die Forderungen des Schiffers und der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich.

Diese Bestimmung tritt an die Stellung des Artikels 453 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs.

§. 69.

Der dem Schiffsmann als Lohn zugestandene Theil an der Fracht oder am Gewinn wird als Heuer im Sinne dieses Gesetzes nicht angesehen.

§. 70.

In den Fällen der §§. 59 und 61 sind den europäischen Häfen die nicht europäischen Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azow'schen Meeres gleichzustellen.

§. 71.

Der Schiffer darf einen Schiffsmann im Auslande nicht ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurücklassen. Wenn für den Fall der Zurücklassung eine Hülfsbedürftigkeit des Schiffsmannes zu besorgen ist, so kann die Ertheilung der Genehmigung davon abhängig gemacht werden, daß der Schiffer gegen den Eintritt der Hülfs-

bedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherstellung leistet.

Die Bestimmungen des §. 103 werden hierdurch nicht berührt.

Vierter Abschnitt.

Disziplinar-Bestimmungen.

§. 72.

Der Schiffsmann ist der Disziplinargewalt des Schiffers unterworfen.

Dieselbe beginnt mit dem Antritt des Dienstes und erlischt mit dessen Beendigung.

§. 73.

Der Schiffsmann ist verpflichtet, sich stets nüchtern zu halten und gegen Jedermann ein angemessenes und friedfertiges Betragen zu beobachten.

Dem Schiffer und seinen sonstigen Vorgesetzten hat er mit Achtung zu begegnen und ihren dienstlichen Befehlen unweigerlich Folge zu leisten.

§. 74.

Der Schiffsmann hat dem Schiffer auf Verlangen wahrheitsgemäß und vollständig mitzutheilen, was ihm über die den Schiffsdienst betreffenden Angelegenheiten bekannt ist.

§. 75.

Der Schiffsmann darf ohne Erlaubniß des Schiffers keine Güter an Bord bringen oder bringen lassen. Für die gegen dieses Verbot beförderten eigenen oder fremden Güter muß er die höchste am Abladungsorte zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht erstatten, unbeschadet der Verpflichtung zum Ersatz eines erweislich höheren Schadens.

Der Schiffer ist auch befugt, die Güter über Bord zu werfen, wenn dieselben Schiff oder Ladung gefährden.

§. 76.

Die Bestimmungen des §. 75 finden ebenfalls Anwendung, wenn der Schiffsmann ohne Erlaubniß des Schiffers Branntwein oder andere geistige Getränke oder mehr an Taback, als er zu seinem Gebrauche auf der beabsichtigten Reise bedarf, an Bord bringt oder bringen läßt.

Die gegen dieses Verbot mitgenommenen geistigen Getränke und Tabacke verfallen dem Schiffe.

§. 77.

Die auf Grund der Bestimmungen der §§. 75 und 76 getroffenen Anordnungen des Schiffers sind, sobald es geschehen kann, in das Schiffsjournal einzutragen.

§. 78.

Wenn das Schiff in einem Hafen liegt, so ist der Schiffer befugt, die Effekten der Schiffsleute zur Verhütung einer Entweichung bis zur Abreise des Schiffs in Verwahrung zu nehmen.

§. 79.

Der Schiffer ist befugt, alle zur Aufrechthaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmäßigkeit des Dienstes erforderlichen Maaßregeln zu ergreifen. Zu diesem Zwecke darf er namentlich auch herkömmliche Erschwerungen des Dienstes oder mäßige Schmälerung der Kost, letztere jedoch auf höchstens drei Tage, als Strafe eintreten lassen. Geldbuße, körperliche Züchtigung oder Einsperrung darf er als Strafe nicht verhängen.

Bei einer Widersetzlichkeit oder bei beharrlichem Ungehorsam ist der Schiffer zur Anwendung aller Mittel befugt, welche erforderlich sind, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Er darf gegen die Betheiligten die geeigneten Sicherungsmaaßregeln ergreifen und sie nöthigenfalls während der Reise fesseln.

Jeder Schiffsmann muß dem Schiffer auf Erfordern Beistand zur Aufrechthaltung der Ordnung sowie zur Abwendung oder Unterdrückung einer Widersetzlichkeit leisten.

Im Auslande hat der Schiffer in dringenden Fällen die Kommandanten der ihm zugänglichen Fahrzeuge der Kriegsmarine des Reichs um Beistand zur Aufrechthaltung der Disziplin anzugehen.

§. 80.

Jede vom Schiffer in Gemäßheit der Bestimmungen des §. 79 getroffene Verfügung ist mit Angabe der Veranlassung, sobald es geschehen kann, in das Schiffsjournal einzutragen.

Fünfter Abschnitt.

Strafbestimmungen.

§. 81.

Ein Schiffsmann, welcher nach Abschluß des Heuervertrages sich verborgen hält, um sich dem Antritte des Dienstes zu entziehen, wird mit Geldstrafe bis zu zwanzig Thalern gestraft. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.

Wenn ein Schiffsmann, um sich der Fortsetzung des Dienstes zu entziehen, entläuft oder sich verborgen hält, so tritt Geldstrafe bis zu Einhundert Thalern oder Gefängnißstrafe bis zu drei Monaten ein. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.

Ein Schiffsmann, welcher mit der Heuer entläuft oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen, wird mit der im §. 298 des Strafgesetzbuches angedrohten Gefängnißstrafe bis zu Einem Jahre belegt.

§. 82.

In den Fällen der beiden letzten Absätze des §. 81 verliert der Schiffsmann, wenn er vor Abgang des Schiffes weder zur Fortsetzung des Dienstes freiwillig zurückkehrt, noch zwangsweise zurückgebracht wird, den Anspruch auf die bis dahin verdiente Heuer. Die Heuer und, sofern diese nicht ausreicht, auch die Effekten können zur Deckung der Schadensansprüche des Rheders aus dem Heuer- oder Dienstvertrage in Anspruch genommen werden; soweit die Heuer hierzu nicht erforderlich ist, wird mit ihr nach Maaßgabe des §. 107 verfahren.

§. 83.

Hat der Schiffsmann sich dem Dienste in einem der Fälle des §. 61, 1 und 3, ohne Genehmigung des Seemannsamtes (§. 64) entzogen, so tritt Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer ein.

§. 84.

Mit Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer wird ein Schiffsmann bestraft, welcher sich einer gröblichen Verletzung seiner Dienstpflichten schuldig macht.

Als Verletzung der Dienstpflicht in diesem Sinne wird insbesondere angesehen:

Nachlässigkeit im Wachdienste;

Ungehorsam gegen den Dienstbefehl eines Vorgesetzten;

ungebührliches Betragen gegen Vorgesetzte, gegen andere Mitglieder der Schiffsmannschaft oder gegen Reisende;
Verlassen des Schiffes ohne Erlaubniß oder Ausbleiben über die festgesetzte Zeit;
Wegbringen eigener oder fremder Sachen von Bord des Schiffes und an Bord bringen oder an Bord bringen lassen von Gütern oder sonstigen Gegenständen ohne Erlaubniß;
eigenmächtige Zulassung fremder Personen an Bord und Gestattung des Anlegens von Fahrzeugen an das Schiff;
Trunkenheit im Schiffsdienste;
Vergeudung, unbefugte Veräußerung oder bei Seite bringen von Proviant.

Gegen Schiffsoffiziere kann die Strafe bis auf den Betrag einer zweimonatlichen Heuer erhöht werden.

Wenn die Heuer nicht zeitweise bedungen ist, so wird die Strafe auf einen nach dem Ermessen des Seemannsamtes der Monatsheuer entsprechenden Geldbetrag bestimmt.

Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein. Der Antrag ist bis zur Abmusterung zulässig.

§. 85.

Der Schiffer hat jede Verletzung der Dienstpflicht (§. 84), sobald es geschehen kann, mit genauer Angabe des Sachverhaltes in das Schiffsjournal einzutragen und, wenn thunlich, dem Schiffsmann von dem Inhalt der Eintragung unter ausdrücklicher Hinweisung auf die Strafandrohung des §. 84 Mittheilung zu machen.

Unterbleibt die Mittheilung, so sind die Gründe der Unterlassung im Journal anzugeben. Ist die Eintragung versäumt, so tritt keine Verfolgung ein.

§. 86.

Ein Schiffsmann, welcher den wiederholten Befehlen des Schiffers oder eines anderen Vorgesetzten den schuldigen Gehorsam verweigert, wird mit Gefängniß bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu Einhundert Thalern bestraft.

§. 87.

Wenn zwei oder mehrere zur Schiffsmannschaft gehörige Personen dem Schiffer oder einem anderen Vorgesetzten den schuldigen Gehorsam auf Verabredung gemeinschaftlich verweigern, so tritt gegen

jeden Betheiligten Gefängnißstrafe bis zu Einem Jahre ein. Der Rädelsführer wird mit Gefängniß bis zu drei Jahren bestraft.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe bis zu zweihundert Thalern erkannt werden.

Der Rädelsführer wird mit Gefängniß bis zu zwei Jahren bestraft.

§. 88.

Ein Schiffsmann, welcher zwei oder mehrere zur Schiffsmannschaft gehörige Personen zur Begehung einer nach den §§. 87 und 91 strafbaren Handlung auffordert, ist gleich dem Anstifter zu bestrafen, wenn die Aufforderung die strafbare Handlung oder einen strafbaren Versuch derselben zur Folge gehabt hat.

Ist die Aufforderung ohne Erfolg geblieben, so tritt im Falle des §. 87 Geldstrafe bis zu Einhundert Thalern, im Falle des §. 91 Geldstrafe bis zu zweihundert Thalern oder Gefängnißstrafe bis zu Einem Jahre ein.

§. 89.

Ein Schiffsmann, welcher es unternimmt, den Schiffer oder einen anderen Vorgesetzten durch Gewalt oder durch Bedrohung mit Gewalt, oder durch Verweigerung der Dienste zur Vornahme oder zur Unterlassung einer dienstlichen Verrichtung zu nöthigen, wird mit Gefängniß bis zu zwei Jahren bestraft. Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe bis zu zweihundert Thalern erkannt werden.

§. 90.

Dieselben Strafbestimmungen (§. 89) finden auf den Schiffsmann Anwendung, welcher es unternimmt, dem Schiffer oder einem anderen Vorgesetzten durch Gewalt oder durch Bedrohung mit Gewalt Widerstand zu leisten oder den Schiffer oder einen anderen Vorgesetzten thätlich anzugreifen.

§. 91.

Wenn eine der in den §§. 89, 90 bezeichneten Handlungen von mehreren Schiffsleuten auf Verabredung gemeinschaftlich begangen wird, so kann die Strafe bis auf das Doppelte des angedrohten Höchstbetrages erhöht werden.

Der Rädelsführer, sowie diejenigen, welche gegen den Schiffer oder gegen einen anderen Vorgesetzten Gewaltthätigkeiten verüben, werden mit Zuchthaus bis zu fünf Jahren oder mit Gefängniß von

gleicher Dauer bestraft; auch kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden. Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnißstrafe nicht unter drei Monaten ein.

§. 92.

Ein Schiffsmann, welcher solchen Befehlen des Schiffers oder eines anderen Vorgesetzten den Gehorsam verweigert, welche sich auf die Abwehr oder auf die Unterdrückung der in den §§. 89, 90 bezeichneten Handlungen beziehen, ist als Gehülfe zu bestrafen.

§. 93.

Mit Geldstrafe bis zu zwanzig Thalern oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen wird bestraft ein Schiffsmann, welcher

1) bei Verhandlungen, die sich auf die Ertheilung eines Seefahrtsbuches, auf eine Eintragung in dasselbe oder auf eine Musterung beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen;
2) es unterläßt, sich gemäß §. 10 zur Musterung zu stellen;
3) im Falle eines dem Dienstantritt entgegenstehenden Hindernisses unterläßt, sich hierüber gemäß §. 15 gegen das Seemannsamt auszuweisen.

Durch die Bestimmung der Ziffer 1 wird die Vorschrift des §. 271 des Strafgesetzbuches nicht berührt.

§. 94.

Wer wider besseres Wissen eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde über Seeuntüchtigkeit des Schiffs oder Mangelhaftigkeit des Proviants bei einem Seemannsamte vorbringt und auf Grund dieser Behauptungen eine Untersuchung veranlaßt, wird mit Gefängniß bis zu drei Monaten bestraft.

Wer leichtfertig eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde über Seeuntüchtigkeit des Schiffs oder Mangelhaftigkeit des Proviants bei einem Seemannsamte vorbringt und auf Grund dieser Behauptungen eine Untersuchung veranlaßt, wird mit Geldstrafe bis zu Einhundert Thalern bestraft.

§. 95.

Die Verhängung einer in diesem Abschnitte oder durch sonstige strafgesetzliche Bestimmungen angedrohten Strafe wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß der Schuldige aus Anlaß der ihm zur Last gelegten

That bereits disziplinarisch bestraft worden ist. Jedoch kann eine erlittene Disziplinarstrafe sowohl in dem Strafbescheide des Seemannsamtes (§. 101), wie in dem gerichtlichen Strafurtheil bei Abmessung der Strafe berücksichtigt werden.

§. 96.

Der Schiffer oder sonstige Vorgesetzte, welcher einem Schiffsmann gegenüber seine Disziplinargewalt mißbraucht, wird mit Geldstrafe bis zu dreihundert Thalern oder mit Gefängniß bis zu Einem Jahre bestraft.

§. 97.

Der Schiffer, welcher seine Verpflichtung, für die gehörige Verproviantirung des Schiffes zu sorgen, vorsätzlich nicht erfüllt, wird mit Gefängniß bestraft, neben welchem auf Geldstrafe bis zu fünfhundert Thalern, sowie auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden kann.

Hat der Schiffer die Erfüllung der Pflichten fahrlässiger Weise unterlassen, so ist, wenn in Folge dessen der Schiffsmannschaft die gebührende Kost nicht gewährt werden kann, auf Geldstrafe bis zu zweihundert Thalern oder Gefängniß bis zu Einem Jahre zu erkennen.

§. 98.

Mit Geldstrafe bis zu Einhundert Thalern, mit Haft oder mit Gefängniß bis zu drei Monaten wird ein Schiffer bestraft, welcher einen Schiffsmann im Auslande ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurückläßt (§. 71).

§. 99.

Mit Geldstrafe bis zu fünfzig Thalern oder mit Haft wird bestraft ein Schiffer, welcher

1) den ihm in Ansehung der Musterung obliegenden Verpflichtungen nicht genügt (§. 10);
2) bei Verhandlungen, welche sich auf eine Musterung oder eine Eintragung in ein Seefahrtsbuch beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt, oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen;
3) bei Todesfällen die Beschaffung und Uebergabe des vorgeschriebenen Nachweises unterläßt oder die ihm obliegende Fürsorge für den Nachlaß verabsäumt (§§. 52, 53);

4) eine der in den §§. 77 und 80 vorgeschriebenen Eintragungen in das Schiffsjournal unterläßt;
5) den ihm bei Vergehen und Verbrechen nach §§. 102 und 103 obliegenden Verpflichtungen nicht genügt;
6) dem Schiffsmann ohne dringenden Grund die Gelegenheit versagt, die Entscheidung des Seemannsamtes nachzusuchen (§§. 105, 106);
7) einem Schiffsmann grundlos Speise oder Trank vorenthält;
8) es unterläßt, dafür Sorge zu tragen, daß ein Exemplar dieses Gesetzes, sowie der maaßgebenden Vorschriften über Kost und Logis im Volkslogis zugänglich ist (§. 108).

Durch die Bestimmung der Ziffer 2 wird die Vorschrift des §. 271 des Strafgesetzbuches nicht berührt.

§. 100.

Die Bestimmungen der §§. 81—99 finden auch dann Anwendung, wenn die strafbaren Handlungen außerhalb des Bundesgebietes begangen sind.

Die Verjährung der Strafverfolgung beginnt in diesem Falle erst mit dem Tage, an welchem das Schiff, dem der Thäter zur Zeit der Begehung angehörte, zuerst ein Seemannsamt erreicht.

§. 101.

In den Fällen der §§. 81, Abs. 1, 84, 93, 99 erfolgt die Untersuchung und Entscheidung durch das Seemannsamt. Dasselbe hat den Angeschuldigten verantwortlich zu vernehmen und den Thatbestand summarisch festzustellen. Eine Vereidigung von Zeugen findet nicht statt. Nach Abschluß der Untersuchung ist ein mit Gründen versehener Bescheid zu ertheilen, welcher dem Angeschuldigten im Falle seiner Anwesenheit zu verkünden, im Falle seiner Abwesenheit in Ausfertigung zuzustellen ist. Wird eine Strafe festgesetzt, so ist die Dauer der für den Fall des Unvermögens an Stelle der Geldstrafe tretenden Haft zu bestimmen.

Gegen den Bescheid kann der Beschuldigte innerhalb einer zehntägigen Frist von der Verkündigung oder der Zustellung ab auf gerichtliche Entscheidung antragen. Der Antrag ist bei dem Seemannsamt zu Protokoll oder schriftlich anzubringen.

Hat das Seemannsamt seinen Sitz im Auslande, so ist für das weitere Verfahren dasjenige Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk

der Heimathshafen und in Ermangelung eines solchen derjenige deutsche Hafen belegen ist, welchen das Schiff nach der Straffestsetzung zuerst erreicht.

Der Bescheid des Seemannsamtes ist in Betreff der Beitreibung der Geldstrafe vorläufig vollstreckbar.

§. 102.

Begeht ein Schiffsmann, während das Schiff sich auf der See oder im Auslande befindet, ein Vergehen oder Verbrechen, so hat der Schiffer unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen alles dasjenige genau aufzuzeichnen, was auf den Beweis der That und auf deren Bestrafung Einfluß haben kann. Insbesondere ist in den Fällen der Tödtung oder schweren Körperverletzung die Beschaffenheit der Wunden genau zu beschreiben, auch zu vermerken, wie lange der Verletzte etwa noch gelebt hat, ob und welche Heilmittel angewendet sind und welche Nahrung der Verletzte zu sich genommen hat.

§. 103.

Der Schiffer ist ermächtigt, jederzeit die Effekten der Schiffsleute, welche der Betheiligung an einer strafbaren Handlung verdächtig sind, zu durchsuchen.

Der Schiffer ist ferner ermächtigt, denjenigen Schiffsmann, der sich einer mit schwerer Strafe bedrohten Handlung (§. 57, Ziffer 3) schuldig macht, festzunehmen. Er ist hierzu verpflichtet, wenn das Entweichen des Thäters zu besorgen steht.

Der Thäter ist unter Mittheilung der aufgenommenen Verhandlungen an dasjenige Seemannsamt, bei welchem es zuerst geschehen kann, abzuliefern. Wenn im Auslande das Seemannsamt aus besonderen Gründen die Uebernahme ablehnt, so hat der Schiffer die Ablieferung bei demjenigen Seemannsamt zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann.

In dringenden Fällen ist der Schiffer, wenn im Auslande ein Seemannsamt nicht rechtzeitig angegangen werden kann, ermächtigt, den Thäter der fremden Behörde behufs dessen Uebermittelung an die zuständige Behörde des Heimathshafens zu übergeben. Hiervon hat er bei demjenigen Seemannsamt, bei welchem es zuerst geschehen kann, Anzeige zu machen.

Sechster Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 104.

Jedes Seemannsamt ist verpflichtet, die gütliche Ausgleichung der zu seiner Kenntniß gebrachten, zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmanne bestehenden Streitigkeiten zu versuchen. Insbesondere hat das Seemannsamt, vor welchem die Abmusterung des Schiffsmannes erfolgt, hinsichtlich solcher Streitigkeiten einen Güteversuch zu veranstalten.

§. 105.

Der Schiffsmann darf den Schiffer vor einem fremden Gericht nicht belangen. Handelt er dieser Bestimmung zuwider, so ist er nicht allein für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich, sondern er wird außerdem der bis dahin verdienten Heuer verlustig.

Er kann in Fällen, die keinen Aufschub leiden, die vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes nachsuchen. Die Gelegenheit hierzu darf der Schiffer ohne dringenden Grund nicht versagen.

Jeder Theil hat die Entscheidung des Seemannsamtes einstweilen zu befolgen, vorbehaltlich der Befugniß, nach Beendigung der Reise seine Rechte vor der zuständigen Behörde geltend zu machen.

Im Falle eines Zwangsverkaufs des Schiffes finden die Bestimmungen des ersten Absatzes auf die Geltendmachung der Forderungen des Schiffsmannes aus dem Dienst- oder Heuervertrage keine Anwendung.

§. 106.

Im Inlande wird der Streit zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmann, welcher nach der Anmusterung über den Antritt oder die Fortsetzung des Dienstes entsteht, von dem Seemannsamt unter Vorbehalt des Rechtsweges entschieden. Die Entscheidung des Seemannsamtes ist vorläufig vollstreckbar.

§. 107.

Die nach den Bestimmungen des V. Abschnittes festgesetzten oder erkannten Geldstrafen fließen der Seemannskasse und in Ermangelung einer solchen der Orts-Armenkasse des Heimathshafens des Schiffes, welchem der Thäter zur Zeit der Begehung der strafbaren Handlung angehörte, zu, insofern sie nicht im Wege der Landesgesetzgebung zu anderen ähnlichen Zwecken bestimmt werden.

§. 108.

Ein Exemplar dieses Gesetzes, sowie der für das Schiff über Kost und Logis geltenden Vorschriften (§. 45), muß im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein.

§. 109.

Die Anwendung der §§. 5 bis 23 und der §§. 48 bis 52 auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) kann durch Bestimmung der Landesregierungen im Verordnungswege ausgeschlossen werden.

§. 110.

Dieses Gesetz tritt mit dem 1. März 1873 in Kraft. Mit demselben Tage tritt der vierte Titel des fünften Buchs des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches außer Kraft.

§. 111.

Wenn in anderen Gesetzen auf Bestimmungen verwiesen wird, welche durch dieses Gesetz außer Kraft gesetzt sind, so treten die entsprechenden Bestimmungen des letzteren an die Stelle des ersteren.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 27. Dezember 1872.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

(Reichs-Gesetzblatt für 1872, S. 409.)

Nr. 20.

Gesetz, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute.

Vom 27. Dezember 1872.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§. 1.

Jedes deutsche Kauffahrteischiff, welches von einem außerdeutschen Hafen nach einem deutschen Hafen oder nach einem Hafen des Kanals, Großbritanniens, des Sundes oder des Kattegats oder nach einem außerdeutschen Hafen der Nordsee oder der Ostsee bestimmt ist, ist verpflichtet, deutsche Seeleute, welche im Auslande sich in hülfsbedürftigem Zustande befinden, behufs ihrer Zurückbeförderung nach Deutschland auf schriftliche Anweisung des Seemannsamtes gegen eine Entschädigung (§. 5) nach seinem Bestimmungshafen mitzunehmen.

In Ansehung ausländischer Seeleute, welche unmittelbar nach einem Dienste auf einem deutschen Kauffahrteischiffe außerhalb Deutschlands sich in einem hülfsbedürftigen Zustande befinden, liegt den nach deren Heimathslande bestimmten deutschen Kauffahrteischiffen eine gleiche Verpflichtung ob.

Zur Erfüllung dieser Verpflichtungen kann der Schiffer vom Seemannsamt zwangsweise angehalten werden.

§. 2.

Bieten mehrere Schiffe Gelegenheit zur Mitnahme, so sind die zu befördernden Seeleute durch das Seemannsamt nach Verhältniß der Größe der Schiffe und der Zahl ihrer Mannschaften auf die einzelnen Schiffe zu vertheilen.

§. 3.

Die Mitnahme kann verweigert werden:

1) wenn und soweit an Bord kein angemessener Platz für die Mitzunehmenden vorhanden ist;
2) wenn der Mitzunehmende bettlägerig krank oder mit einer syphilitischen oder einer sonstigen, die Gesundheit oder Sicherheit der Mannschaft gefährdenden Krankheit behaftet ist, oder wegen eines Vergehens oder Verbrechens zurückbefördert werden soll;
3) wenn und soweit die Zahl der Mitzunehmenden ein Viertheil der Schiffsmannschaft übersteigt;
4) wenn die Mitnahme nicht mindestens zwei Tage vor dem Zeitpunkt verlangt wird, an welchem das Schiff zum Abgehen fertig ist.

Die Entscheidung über den Grund der Weigerung steht dem Seemannsamt zu.

§. 4.

Während der Reise erhält der Mitgenommene Kost und Logis von Seiten des Schiffs. Er ist der Disziplinargewalt des Schiffers unterworfen.

§. 5.

Die Entschädigung (§. 1) beträgt, in Ermangelung der Vereinbarung über einen geringeren Satz, für jeden Tag des Aufenthalts an Bord:

1) für einen Schiffer, einen Steuermann, einen Arzt, einen Maschinisten oder den Assistenten eines solchen, einen Proviant- oder Zahlmeister einen Thaler auf Segelschiffen und einen und einen halben Thaler auf Dampfschiffen;
2) für jeden anderen Seemann einen halben Thaler auf Segelschiffen und zwei Drittel Thaler auf Dampfschiffen.

§. 6.

Die Auszahlung der Entschädigung erfolgt im Bestimmungshafen durch das Seemannsamt gegen Auslieferung der wegen der Mitnahme ertheilten Anweisung (§. 1).

§. 7.

Der Mitgenommene haftet für die durch die Zurückbeförderung verursachten Aufwendungen.

Die Vorschriften, welche den Rheder oder andere Personen zur Erstattung solcher Aufwendungen verpflichten, werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

§. 8.

Wer sich der Erfüllung einer ihm nach §. 1 obliegenden Verpflichtung entzieht, wird mit Geldstrafe bis zu fünfzig Thalern oder mit Haft bestraft. Für die Festsetzung der Strafe und für das weitere Verfahren kommen die im §. 101 der Seemannsordnung enthaltenen Vorschriften zur Anwendung.

§. 9.

Dieses Gesetz tritt mit dem 1. März 1873 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 27. Dezember 1872.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

(Reichs-Gesetzblatt für 1872, S. 432.)

Nr. 21.

Anweisung für die deutschen Schiffsregister-Behörden, betreffend die Eintragung der nach der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 ermittelten Vermessungs-Ergebnisse in die Schiffscertifikat-Formulare.

Vom 5. Januar 1873.

Zur Sicherung eines möglichst gleichmäßigen Verfahrens bei Eintragungen in die Schiffs-Certifikate, sowie namentlich um die in die Certifikate einzutragenden Ergebnisse der neuen Vermessungen für die Behörden in außerdeutschen Häfen leichter erkennbar zu machen, sind sämmtliche deutsche Schiffsregister-Behörden in übereinstimmender Weise wie folgt instruirt worden:

1. Wird einem nach dem neuen Verfahren vermessenen Schiffe ein neues Certifikat ertheilt, so hat die Eintragung des auf die Größe und Ladungsfähigkeit bezüglichen Inhalts des Meßbriefes in die auf Seite 1 des neuen Certifikat-Formulars dazu eingerichtete, mit der Ueberschrift: „3. Größe und Ladungsfähigkeit" versehene Rubrik zu erfolgen. Um die Form der Eintragung ersichtlich zu machen, sind in den Anlagen A. und B. zwei beispielsweise ausgefüllte Formulare beigefügt, von denen das erstere ein nach dem vollständigen Verfahren vermessenes Segelschiff, das andere ein nach dem abgekürzten Verfahren vermessenes Dampfschiff betrifft.

2. Bei denjenigen Schiffen, welche zur Zeit ihrer Vermessung nach dem neuen Verfahren bereits im Besitze eines nach dem bisher gültigen Formular ausgefertigten Certifikats sich befinden, hat die Eintragung des auf die Größe und Ladungsfähigkeit bezüglichen Inhalts des Meßbriefes unter der Rubrik des Certifikats: „Veränderungen in den eingetragenen That-

sachen" gleichfalls nach Maaßgabe der Anlagen A. und B. zu erfolgen. Zugleich ist aber in der, auf Seite 1 des Certifikats enthaltenen, mit der Ueberschrift: „3. Größe und Tragfähigkeit" versehenen Rubrik mit rother Tinte folgender Vermerk einzutragen:

„Das Schiff ist im Monat .... 18 ..
„nach der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872
„(Reichsgesetzblatt, S. 270) vermessen. Siehe Seite ...
„des Certifikats."

3. Wird ein Schiff, dessen Certifikat bereits nach den unter Ziffer 1 und 2 gegebenen Bestimmungen ausgefertigt, beziehungsweise ergänzt ist, einer zu einem abweichenden Ergebnisse führenden, wiederholten Vermessung nach dem neuen Verfahren unterzogen, so ist durch einen in der dritten Rubrik auf der ersten Seite des Certifikats mit rother Tinte einzutragenden wie folgt lautenden Vermerk:

„Das Schiff ist im Monat .... 18 ..
„neu vermessen. Siehe Seite ... des Certifikats."

auf den betreffenden Inhalt der Kolonne „Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen" hinzuweisen.

4. Die Schiffsregister-Behörden haben die Eintragung der Vermessungs-Ergebnisse in die ihnen von den Schiffsführern oder Rhedern vorgelegten Schiffs-Certifikate mit möglichster Deutlichkeit zu bewirken.

Berlin, den 5. Januar 1873.

Das Reichskanzler-Amt.

Delbrück.

(Reichs-Centralblatt für 1873, S. 156.)

Anlage A.

Für ein Segelschiff.

Größe und Ladungsfähigkeit: Die nach Ziffer 1 des §. 22 der Schiffsvermessungs-Ordnung aufgenommenen Hauptmaaße sind: Länge = 58,98 Meter; Breite = 9,15 Meter; Tiefe = 5,48 Meter.

Die Vermessung erfolgte auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 270) nach dem vollständigen Verfahren und beträgt:

		Kubikmeter.	Britische Register-Tons.
a) Raum unter dem Vermessungs-Deck		1885,4	665,55
b) Räume über dem Vermessungs-Deck	ein Hütten-Raum auf dem Hinterdeck	163,1	57,57
	ein Back-Raum	77,8	27,46
	zwei sonstige Aufbauten-Räume	57,7	20,37
Brutto-Raumgehalt des Schiffes		2184,0	770,95
Hiervon gehen ab: Die drei Logisräume der Schiffsmannschaft, welche sich in der Hütte auf dem Hinterdeck und in der Back befinden		94,6	33,39
Netto-Raumgehalt des Schiffes		2089,4	737,56

in Worten: Zwei Tausend und Neun und Achtzig Vier Zehntel Kubikmeter, gleich: Sieben Hundert und Sieben und Dreißig 56/100 britischen Register-Tons.

Anlage B.

Für ein Dampfschiff.

Größe und Ladungsfähigkeit: Die nach Ziffer 1 des §. 22 der Schiffsvermessungs-Ordnung aufgenommenen Hauptmaaße sind: Länge = 58,98 Meter; Breite = 9,45 Meter; Umfang in der Außenfläche der Außenbords-Bekleidung = 17,81 Meter; Länge des Maschinenraumes = 18,32 Meter.

Die Vermessung erfolgte auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 270) nach dem abgekürzten Verfahren und beträgt:

	Kubikmeter.	Britische Register-Tons.
a) Raum unter dem obersten Deck	1885,4	665,55
b) Räume über dem obersten Deck: ein Hütten-Raum auf dem Hinterdeck	163,1	57,57
ein Back-Raum	77,8	27,46
zwei sonstige Aufbauten-Räume	57,7	20,37
Brutto-Raumgehalt des Schiffes	2184,0	770,95
Hiervon gehen ab:		
1) Die drei Logisräume der Schiffsmannschaft in der Hütte auf dem Hinterdeck und in der Back	94,6	33,39
2) der von den zwei Maschinen, den zwei Dampfkesseln und den zwei festen Kohlenbehältern eingenommene Raum	986,4	348,20
Zusammen:	1081,0	381,59
Netto-Raumgehalt des Schiffes	1103,0	389,36

in Worten: Ein Tausend Einhundert und drei, Null Zehntel Kubikmeter, gleich: Drei Hundert Neun und Achtzig $^{36}/_{100}$ britischen Register-Tons.

Nr. 22.

Bekanntmachung, betreffend Zurückstellung derjenigen Seeleute im Frieden, welche eine Norddeutsche Navigations-Schule besuchen.

Vom 18. Februar 1873.

Als Navigations-Schule im Sinne des §. 44, 5 ad 3 der Militair-Ersatz-Instruktion vom 26. März 1868 sind die öffentlichen Navigations-Schulen anzusehen, an deren Sitze in Gemäßheit des §. 1 der Anordnungen über die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute für große Fahrt vom 30. Mai 1870 von der Landes-Regierung eine Kommission für Steuermanns-Prüfungen eingesetzt ist.

Berlin, den 18. Februar 1873.

Der Reichskanzler.
Fürst v. Bismarck.

Der Kriegsminister.
In Vertretung:
v. Kameke.

(Reichs-Centralblatt für 1873, S. 74.)

Nr. 23.

Bekanntmachung, betreffend den Tarif der Kosten, welche für die Musterungs-Verhandlungen von den Seemanns-Aemtern innerhalb des Bundesgebiets zu erheben sind.

Vom 22. Februar 1873.

Auf Grund des §. 23 der Seemanns-Ordnung vom 27. Dezember 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 409) hat der Bundesrath den nachfolgenden

Tarif

der Kosten, welche für die Musterungs-Verhandlungen von den Seemanns-Aemtern innerhalb des Bundesgebiets zu erheben sind, festgestellt:

Nr.	Bezeichnung des Amtsgeschäfts.	Kosten. ℳ.	₰
1.	Ausfertigung einer neuen Musterrolle:		
	a) für ein Schiff von mehr als 300 Kubikmetern = 105,9 britischen Register-Tons Netto-Raumgehalt	6	—
	b) für ein kleineres Schiff	3	—
2.	Anmusterung eines Schiffsmanns	—	75
3.	Abmusterung eines Schiffsmanns	—	75
4.	Abänderung der Musterrolle außerhalb des Falles einer An- oder Abmusterung:		
	a) für ein Schiff von mehr als 300 Kubikmeter = 105,9 britischen Register-Tons Netto-Raumgehalt	3	—
	b) für ein kleineres Schiff	1	50

Anmerkung:

a) Die Beträge zu 2 und 3 sind für jeden Schiffsmann und für jede Person, welche, ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, auf einem Schiffe

als Maschinist, Aufwärter oder in anderer Eigenschaft angestellt ist (Seemanns-Ordnung vom 27. Dezember 1872, §. 3) besonders zu entrichten.

b) Die vorstehenden Tarifsätze schließen zugleich etwaige Stempelkosten in sich.

Berlin, den 22. Februar 1873.

Das Reichskanzler-Amt.

Delbrück.

(Reichs-Centralblatt für 1873, S. 62.)

Nr. 24.

Gesetz, betreffend einen Zusatz zu dem Artikel 4, Nr. 9 der Reichsverfassung.

Vom 3. März 1873.

Wir **Wilhelm**, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

Einziger Paragraph.

Im Artikel 4 der Reichsverfassung ist der Nr. 9 hinzuzufügen: desgleichen die Seeschifffahrtszeichen (Leuchtfeuer, Tonnen, Baken und sonstige Tagesmarken).

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 3. März 1873.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst v. Bismarck.

(Reichs-Gesetzblatt für 1873, S. 47.)

Nr. 25.

Gesetz, betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe.

Vom 28. Juni 1873.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen rc. verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§. 1.

An Stelle des §. 17 des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 tritt die folgende Bestimmung:

> Schiffe von nicht mehr als 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt sind zur Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und Ertheilung des Certifikats befugt.

§. 2.

Die Aenderung des Namens eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes soll nur aus ganz besonders dringenden Gründen gestattet werden. Sie bedarf der Genehmigung des Reichskanzler-Amts.

§. 3.

Jedes in das Schiffsregister eingetragene Schiff muß

1) seinen Namen auf jeder Seite des Bugs

und

2) seinen Namen und den Namen des Heimathshafens am Heck an den festen Theilen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen.

§. 4.

Im Falle einer Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften des §. 3 hat der Führer des Schiffes Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder Haft verwirkt.

§. 5.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1874 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 28. Juni 1873.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

(Reichs-Gesetzblatt für 1873, S. 184.)

Nr. 26.

Auszug aus dem Zolltarif vom 1. Oktober 1873 an.

Erste Abtheilung. Nr. 15 d.

1) Seeschiffe, einschließlich der dazu gehörigen gewöhnlichen Schiffsutensilien, Anker, Anker- und sonstigen Schiffsketten, wie auch Dampfmaschinen und Dampfkessel sind „frei".

(Reichs-Gesetzblatt für 1873, S. 244.)

Nr. 27.

Bestimmungen über die Anerkennung der in französischen und britischen Schiffspapieren enthaltenen Vermessungsangaben in deutschen Häfen.

Vom 2. Oktober 1873.

Nachdem von der deutschen Regierung auch mit den Regierungen
Frankreichs und
Großbritanniens
Vereinbarungen wegen gegenseitiger Anerkennung der nach dem neuen Schiffsvermessungs-Verfahren bewirkten Vermessungen getroffen worden sind, werden die den Handelsmarinen der vorgenannten Staaten angehörigen Schiffe in deutschen Häfen, wie folgt, behandelt:

1. Für die auf Grund der Dekrete des Präsidenten der französischen Republik vom 24. Dezember v. J. und 24. Mai d. J., betreffend die Einführung des Moorsom'schen Schiffsvermessungs-Verfahrens in Frankreich, vom 1. Juni d. J. — dem Tage des Beginns ihrer Geltung — ab vermessenen französischen Schiffe sind die in deren Schiffsvermessungs-Certifikaten enthaltenen Angaben über den Netto-Raumgehalt ohne Nachvermessung als gültig anzuerkennen.

   Für die vor dem 1. Juni d. J. nach dem alten französischen Schiffsvermessungs-Verfahren vermessenen französischen, sowie die vor dem 1. Januar d. J. nach dem alten deutschen Schiffsvermessungs-Verfahren vermessenen deutschen Schiffe behält es bezüglich der Anerkennung bezw. Umrechnung der in deren Dokumenten enthaltenen Tonnengehaltsangaben bei den die Umrechnung der Last in die französische Tonne betreffenden Bestimmungen

a) unter Lit. D. Nr. 2 des im Anschlusse an das Schlußprotokoll zu dem Schifffahrtsvertrage vom 2. August 1862 zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins und Frankreich vereinbarten Protokolls vom 14. Dezember 1864,

b) unter I. A. des Schlußprotokolls zu dem Handels- und Schifffahrtsvertrage und der Literar-Konvention zwischen Mecklenburg-Schwerin und Frankreich vom 9. Juni 1865 und

c) unter I. C. des Schlußprotokolls zu dem Handels- und Schifffahrtsvertrage und der Literar-Konvention zwischen den Freien und Hansestädten Lübeck, Bremen, Hamburg und Frankreich vom 4. März 1865,

bis auf Weiteres mit der Maaßgabe sein Bewenden, daß

die durch die Maaß- und Gewichtsordnung für den Norddeutschen Bund vom 17. August 1868 eingeführte Tonne von 1000 Kilogramm gleich der Hälfte der Last von 4000 Pfund und demgemäß

„eine deutsche Tonne von 1000 Kilogramm = 0,75 französische Tonnen"

und

„eine französische Tonne = 1,20 deutsche Tonnen von 1000 Kilogramm"

gerechnet wird.

2. Für die auf Grund des „Merchant Shipping Act, 1854" vermessenen britischen Schiffe sind die in deren Certifikaten (Certificates of British Registry) enthaltenen Angaben über den „Brutto-Raumgehalt (gross tonnage)", sowie bei Segelschiffen auch die in deren Certifikaten enthaltenen Angaben über den „Netto-Raumgehalt (register tonnage)" ohne Nachvermessung als gültig anzuerkennen.

Die Großbritannische Gesetzgebung gestattet bei Schiffen, welche durch Dampf oder durch eine andere künstlich erzeugte Kraft bewegt werden, für den Inhalt der vorhandenen Maschinen-, Dampfkessel- und Kohlen-Räume (space required for propelling power) größere und anders ermittelte Abzüge vom Brutto-Raumgehalte, als die deutsche Schiffsvermessungs-Ordnung.

Die in den Certifikaten britischer Dampfschiffe enthaltenen Angaben über deren „Netto-Raumgehalt (register tonnage)" sind daher als gültig nicht anzuerkennen, sondern durch vorgängige Vermessung der nach §. 16 der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 274) abzugsfähigen Räume zu ermitteln. Dabei ist die Ausfertigung des Meßbriefes nach Maaßgabe der Formulare B. und D. zu §. 24 der Schiffsvermessungs-Ordnung durch die Vermessungs-Behörde (§. 19) und zwar in der Art zu bewirken, daß die Angaben des Brutto-Raumgehaltes, sowie des Raumgehaltes der Logisräume der Schiffsmannschaft aus dem britischen Certifikat übertragen werden.

Die Gebühren für solche theilweise Vermessung sind nach dem durch §. 32, Nr. 1 der Schiffsvermessungs-Ordnung festgestellten Satze, jedoch nur für die wirklich vermessenen Räume, zu erheben.

Berlin, den 2. Oktober 1873.

(Reichs-Centralblatt für 1873, S. 316.)

Nr. 28.

Vorschriften über die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe.

Vom 13. November 1873.

Auf Grund des Artikels 7, Nr. 2 der Verfassung des Deutschen Reichs hat der Bundesrath behufs Ausführung des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 (Bundes-Gesetzblatt, S. 35), sowie des Gesetzes, betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 28. Juni 1873 (Reichs-Gesetzblatt, S. 184) die nachstehenden

Vorschriften

erlassen:

§. 1.

Als „Seefahrt" im Sinne des §. 1 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 (Bundes-Gesetzblatt, S. 35) ist in den nachstehend aufgeführten Revieren die Fahrt außerhalb der dabei bezeichneten Grenzen anzusehen:

1) bei Memel
außerhalb der Mündung des Kurischen Haffs,

2) bei Pillau
außerhalb des Pillauer Tiefs,

3) bei Neufahrwasser
außerhalb der Mündung der Weichsel,

4) in der Putziger Wiek
außerhalb Rewa und Heisterneſt,

5) bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde
außerhalb der Mündungen der Dievenow und Swine, sowie außerhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden,

6) bei Rügen
östlich:
außerhalb der Insel Ruden und dem Thiessower Höft,
westlich:
außerhalb Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze von Hiddens-Oe, sowie außerhalb des Bock bei Barhöft,

7) bei Wismar
außerhalb Jackelbergs-Riff, Hannibal-Grund, Schweinsköthel und Lieps, sowie außerhalb Tarnewitz,

8) auf der Kieler Föhrde
außerhalb Stein bei Labö und Bülk,

9) auf der Eckern Föhrde
außerhalb Nienhof und Bocknis,

10) bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade
außerhalb Birknakke und Kekenis-Leuchtthurm, sowie außerhalb Tundtoft-Nakke und Knudshoved,

11) bei Hadersleben
außerhalb Raadhoved, Insel Aarö, Insel Linderum und Orbyhage,

12) bei Husum
außerhalb Nordstrand,

13) auf der Eider
außerhalb Vollerwiek und Hundeknoll,

14) auf der Elbe
außerhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Diecksand) und der Kugel-Bake bei Döse,

15) auf der Weser
außerhalb Cappel und Langwarden,

16) auf der Jade
außerhalb Langwarden und Schilligshörn,

17) auf der Ems
außerhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Utlands-Hörn) und Ostpolder Siel.

§. 2.

Zu den „zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen" im Sinne des §. 1 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 (Bundes-Gesetzblatt, S. 35) gehören:

a) die zur großen Seefischerei bestimmten Schiffe und

b) die zum Schleppen anderer Schiffe bestimmten Fahrzeuge, welche Seefahrt betreiben.

§. 3.

„Fünfzig Kubikmeter Brutto-Raumgehalt" im Sinne des §. 1 des Gesetzes vom 28. Juni 1873 (Reichs-Gesetzblatt, S. 184) ist zu rechnen:

a) bei Segelschiffen gleich 22 Tonnen zu 1000 Kilogramm,

b) bei Dampfschiffen gleich 15 Tonnen zu 1000 Kilogramm

derjenigen Tragfähigkeit, welche in den vor dem 1. Januar 1873 für deutsche Schiffe ausgefertigten deutschen Meßbriefen aufgeführt ist.

§. 4.

Anträge auf Aenderung von Namen der in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe sind an die zuständigen Schiffsregister-Behörden zu richten, welche dieselben mit denjenigen Bemerkungen, zu denen die Anträge ihnen etwa Anlaß geben, dem Reichskanzler-Amte vorzulegen haben.

§. 5.

Die nach §. 3 des Gesetzes vom 28. Juni 1873 (Reichs-Gesetzblatt, S. 184) von den Schiffen zu führenden Namen sind hell auf dunkelem Grunde in lateinischer Druckschrift von solcher Größe anzubringen, daß

1) die Höhe der kleinsten Buchstaben

bei Schiffen unter 300 Kubikmeter Netto-Raumgehalt mindestens 5 Zentimeter,

bei Schiffen von 300 bis 1000 Kubikmeter Netto-Raumgehalt mindestens 7,5 Zentimeter,

bei Schiffen von 1000 Kubikmeter Netto-Raumgehalt und darüber mindestens 10 Zentimeter,

und

2) die Breite der die Buchstaben bildenden Grundstriche mindestens $1/_5$tel der Höhe der Buchstaben

beträgt.

Berlin, den 13. November 1873.

Der Reichskanzler.
In Vertretung:
Delbrück.

(Reichs-Gesetzblatt für 1873, S. 367.)

Nr. 29.

Anweisung für die deutschen Schiffsregister-Behörden wegen Bezeichnung der Ladungsfähigkeit der im Auslande erworbenen, im Inlande noch nicht vermessenen deutschen Schiffe in den Schiffsregistern und Schiffscertifikaten.

Vom 13. Februar 1874.

Zur Sicherung eines möglichst gleichmäßigen Verfahrens bei Eintragung der Angaben über die Ladungsfähigkeit der im Inlande noch nicht vermessenen deutschen Schiffe in die Schiffsregister und Schiffscertifikate sind die deutschen Schiffsregister-Behörden in übereinstimmender Weise, wie folgt, instruirt worden:

In Fällen, in welchen ein im Inlande noch nicht vermessenes Schiff, dessen Ladungsfähigkeit nicht nach „Kubikmetern und Register-Tons Netto-Raumgehalt", sondern nach anderen in den Schiffsvermessungs-Angaben fremder Seestaaten enthaltenen Maaß-Einheiten angegeben ist, zur Eintragung in das Schiffsregister gelangt, hat die Schiffsregister-Behörde die nach den fremden Maaß-Einheiten gemachte Schiffsgrößen-Angabe in „Kubikmeter" und „Register-Tons" Netto-Raumgehalt umzurechnen, und dem entsprechend den betreffenden Eintragungsvermerk in dem Schiffsregister und in dem Schiffscertifikat nach Anleitung des folgenden Beispiels dahin zu fassen:

Vermessen zu .... finnischen schweren Lasten
(gleich ungefähr .... Kubikmeter oder ungefähr
.... Register-Tons Netto-Raumgehalt).

Die Umrechnung ist nach dem nachstehend abgedruckten Verzeichniß von Reduktionsfaktoren zu bewirken. Bei derselben sind die in die Klammer des Eintragungsvermerks zu setzenden Zahlen der Kubikmeter

und Register-Tons in der Weise abzurunden, daß Bruchtheile von 0,5 und darüber als voll gerechnet, Bruchtheile unter 0,5 nicht in Betracht gezogen werden.

Verzeichniß

von Reduktions-Faktoren für die Umrechnung der in den Schiffsvermessungs-Angaben fremder Seestaaten enthaltenen Maaß-Einheiten in „Kubikmeter“ und „Register-Tons“ Netto-Raumgehalt.

Laufende Nr.	Namen der Seestaaten.	Bezeichnung der Maaß-Einheiten.	Reduktions-Faktoren für die Umrechnung der Maaß-Einheiten in Kubikmeter Netto-Raumgehalt.	Reduktions-Faktoren für die Umrechnung der Maaß-Einheiten in Register-Tons Netto-Raumgehalt.
1.	Argentinische Republik	Tonelada (2000 Libras)	1,95	0,69
2.	Belgien	Tonneau (1000 Kilogr.)	2,83	1
3.	Brasilien	Tonelada (13½ Quintales)	1,68	0,59
4.	Dänemark	Kommerzlast (5200 Pfund)	5,52	1,95
5.	Frankreich	Tonneau de Mer (1000 Kilogr.)	2,83	1
6.	Griechenland	Schiffstonne (10 Talent.)	3,18	1,12
7.	Italien	Tonnellata (1000 Kilogr.)	2,75	0,97
8.	Mexiko	Tonelada (2000 Libras)	1,95	0,69
9.	Niederlande	Tonne / Schiffstonne / Seetonne (1000 Kilogr.)	2,12	0,75
10.	„	Last / Schiffslast (4000 Amsterd. Pfund)	4,19	1,48
11.	Norwegen	Kommerzlast (165 Norweg. Kubikf.)	5,89	2,08
12.	Oesterreich-Ungarn	Tonne (20 Zentner)	2,37	0,84
13.	Portugal	Tonelada (1000 Kilogr.)	2,37	0,84
14.	Rußland	Last (120 Pud)	4,15	1,46
15.	„	Finnische schwere Last (5760 Pfund)	5,19	1,83
16.	Schweden	Nyläst (100 schwedische Zentner)	8,98	3,17
17.	„	Schwere Last / Last (57,6 schwedische Zentner)	5,17	1,825
18.	Spanien	Tonelada (1000 Kilogr.)	2,83	1
19.	Vereinigte Staaten von Amerika	Ton (100 Kubikf.) Brutto-Raumgehalt.	2,75 für Segelschiffe, 1,98 für Dampfschiffe.	0,97 für Segelschiffe, 0,70 für Dampfschiffe.

(Reichs-Centralblatt für 1874, S. 223.)

Nr. 30.

Strandungsordnung.

Vom 17. Mai 1874.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen zc. verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

I. Abschnitt.

Von den Strandbehörden.

§. 1.

Die Verwaltung der Strandungsangelegenheiten wird durch Strandämter geführt.

Den Strandämtern werden Strandvögte untergeordnet. Letztere haben insbesondere diejenigen Maßregeln zu leiten, welche zum Zwecke der Bergung oder Hülfsleistung zu ergreifen sind.

§. 2.

Die Organisation der Strandämter, die Abgrenzung ihrer Bezirke, die Anstellung der Strandbeamten, die Regelung des Verhältnisses der Strandvögte zu den Strandämtern, und die Bestimmung der Behörden, welche die Aufsicht über diese Aemter und Beamten zu führen haben, sowie die Feststellung der Dienstbezüge der Strandbeamten steht den Landesregierungen nach Maaßgabe der Landesgesetze zu.

Der Vorsteher eines Strandamts kann für den ihm überwiesenen Bezirk oder einen Theil desselben zugleich zum Strandvogt bestellt werden.

§. 3.

Die Oberaufsicht über die Verwaltung der Strandungsangelegenheiten steht dem Reiche zu.

II. Abschnitt.

Von dem Verfahren bei Bergung und Hülfsleistung in Seenoth.

§. 4.

Wer ein auf den Strand gerathenes oder sonst unweit desselben in Seenoth befindliches Schiff wahrnimmt, hat hiervon sofort dem zuständigen Strandvogt oder der nächsten Gemeindebehörde Anzeige zu machen. Der Ueberbringer der ersten Anzeige hat Anspruch auf eine angemessene Vergütung.

§. 5.

Die Gemeindebehörde hat unverzüglich für die Mittheilung der Nachricht an den Strandvogt zu sorgen. Die Gemeinden sind verpflichtet, hierzu gegen eine den ortsüblichen Sätzen entsprechende Vergütung einen Boten und die nöthigen Beförderungsmittel (Pferd, Gespann, Boot) zu stellen.

§. 6.

Der Strandvogt hat unverzüglich nach Empfang der Nachricht (§. 5) sich an Ort und Stelle zu begeben und daselbst die zur Aufrechterhaltung der Ordnung sowie zur Bergung oder Hülfsleistung erforderlichen Anordnungen zu treffen. Auch hat er für schleunigste Benachrichtigung des Strandamts sowie des nächsten Zollbeamten Sorge zu tragen, bis zur Ankunft des letzteren aber das Zollinteresse selbst wahrzunehmen.

Bis zum Erscheinen des Strandvogts sind die Strand-Unterbeamten und in deren Ermangelung die nächste Gemeindebehörde zu den erforderlichen Anordnungen berufen.

§. 7.

Wider den Willen des Schiffers dürfen Maßregeln zum Zweck der Bergung oder Hülfsleistung nicht ergriffen werden. Insbesondere darf wider den Willen des Schiffers weder an das Schiff angelegt, noch dasselbe betreten werden. Ist das Schiff von der Schiffsbesatzung verlassen, so bedarf es zum Anlegen an dasselbe oder zum Betreten desselben, sofern nicht dringende Gefahr im Verzuge liegt, der Erlaubniß des Strandvogts.

Auf die Thätigkeit der Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger finden diese Bestimmungen keine Anwendung.

§. 8.

Der Schiffer ist befugt, dem Strandvogt die Leitung des Verfahrens jederzeit wieder abzunehmen, sobald er für die etwa bereits entstandenen Bergungs- und Hülfskosten, einschließlich des Berge- und Hülfslohnes (Art. 753 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs), die von dem Vorsteher des Strandamtes oder dem Strandvogt erforderlich befundene Sicherheit bestellt hat.

§. 9.

Die Verpflichtung, den polizeilichen Aufforderungen zur Hülfe Folge zu leisten, bestimmt sich nach §. 360, Nr. 10 des Strafgesetzbuchs mit der Maaßgabe, daß als „Polizeibehörde" im Sinne dieser Vorschrift auch der Strandvogt gilt.

Während der Seenoth ist der Strandvogt befugt, zur Rettung von Menschenleben die erforderlichen Fahrzeuge und Geräthschaften, sowie jeden außerhalb der öffentlichen Wege zum Strande führenden Zugang auch ohne Einwilligung der Verfügungsberechtigten in Anspruch zu nehmen. Der hieraus entstehende wirkliche Schaden ist zu vergüten. Wer der Anordnung des Strandvogts nicht Folge leistet, wird mit der im §. 360, Nr. 10 a. a. O. angedrohten Strafe belegt.

Die Fahrzeuge und Geräthschaften der Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger dürfen nur, insoweit die Vereinsmannschaft nicht selbst einschreitet, zur Rettung von Menschenleben in Anspruch genommen werden.

§. 10.

Die in den §§. 4, 5 und 9 bezeichneten Vergütungen gehören zu den im Art. 745, Abs. 2 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs bestimmten Bergungs- und Hülfskosten. Dieselben werden nach Maaßgabe der Bestimmungen des fünften Abschnitts festgesetzt und sind, wenn anderweit die Befriedigung nicht zu erreichen ist, aus Staatsmitteln zu leisten. Auf Verlangen sind sie aus diesen vorschußweise zu zahlen.

§. 11.

Der Strandvogt hat vor Allem für die Rettung der Personen zu sorgen. Im Falle der Bergung hat er zunächst die Schiffs- und Ladungspapiere, insbesondere das Schiffsjournal an sich zu nehmen,

das letztere sobald als möglich mit dem Datum und seiner Unterschrift abzuschließen und demnächst sämmtliche Papiere dem Schiffer zurückzugeben.

§. 12.

Ohne Genehmigung des Schiffers darf nichts aus dem Schiffe fortgeschafft werden. Auch hat zunächst der Schiffer darüber Bestimmung zu treffen, wohin die fortgeschafften Gegenstände sowie das Schiff selbst zu bringen sind. Sowohl jene Genehmigung als auch diese Bestimmung steht dem Strandvogt zu, wenn derselbe die Leitung des Verfahrens übernommen hatte. In Ermangelung einer Bestimmung des Schiffers oder des Strandvogts muß das Geborgene, sofern keine Hindernisse entgegenstehen, bei Verlust des Anspruchs auf Berge- oder Hülfslohn nach dem zunächst erreichbaren deutschen Hafen oder Landungsplatze gebracht und sofort der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt angezeigt werden.

Die aus dem Schiffe fortgeschafften Gegenstände sind, sobald dies thunlich, zu verzeichnen.

§. 13.

Werden einzelne Stücke der Ladung oder des Schiffs oder sonstige Gegenstände, welche auf dem Schiffe sich befunden, oder zu demselben gehört haben, an das Land getrieben, so hat derjenige, welcher dieselben birgt, dies sofort einem der mitwirkenden Beamten anzuzeigen und auf Erfordern die Sachen abzuliefern.

§. 14.

Der Strandvogt hat dem nächsten Steuerbeamten von der Bergung sofort Nachricht zu geben und bis zur Ankunft desselben das steuerfiskalische Interesse wahrzunehmen.

Die geborgenen Gegenstände werden von dem Strandamt und dem Zollbeamten gemeinschaftlich in Gewahrsam genommen.

§. 15.

Das Strandamt hat mit Zuziehung des Schiffers und des Zollbeamten ein Inventarium der geborgenen Gegenstände unter Angabe der etwa vorhandenen Marken und Nummern und mit Benutzung der vorläufigen Verzeichnisse (§. 12) aufzunehmen, dabei auch überall den Werth und die Menge zu vermerken, soweit dieselben sich aus vorhandenen Schriftstücken ergeben oder anderweit ohne Verletzung der Verpackung festzustellen sind. Das Inventarium ist von dem Zoll-

beamten und dem Schiffer zu unterschreiben, die Einsicht desselben oder die Fertigung einer Abschrift ist auch anderen Betheiligten zu gestatten.

§. 16.

Die geborgenen Gegenstände sind dem Schiffer, in Ermangelung desselben demjenigen, welcher sonst seine Empfangsberechtigung nachweist, auszuliefern. Die Auslieferung darf jedoch, mit Ausnahme der für das augenblickliche Bedürfniß der Mannschaft und Passagiere erforderlichen Gegenstände, erst nach Bezahlung oder Sicherstellung der Bergungskosten einschließlich des Bergelohns (Art. 753 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs) und nach erfolgter zollamtlicher Abfertigung geschehen.

§. 17.

Behufs Uebernahme der Vertretung der Betheiligten in Bergungs- und Hülfsleistungsfällen können von den Landesregierungen an geeigneten Orten ein- für allemal Sachverständige bestellt werden. Dieselben sind in den einzelnen Fällen den Betheiligten von dem Strandamt namhaft zu machen. Die Wahl anderer Vertreter ist hierdurch nicht ausgeschlossen.

§. 18.

Leicht verderbliche und solche Gegenstände, deren Aufbewahrung mit Gefahr oder unverhältnißmäßigen Kosten verbunden sein würde, können von dem Strandamt öffentlich verkauft werden, jedoch bei Anwesenheit des Empfangsberechtigten nur mit Zustimmung desselben oder nach fruchtlos an ihn ergangener Aufforderung, die Gegenstände gemäß §. 16 in Empfang zu nehmen.

§. 19.

Entstehen Zweifel oder Streitigkeiten über die Empfangsberechtigung, oder sind die Empfangsberechtigten nicht alsbald zu ermitteln, so hat das Strandamt die betreffenden Gegenstände oder deren Erlös (§. 18) in Verwahrung zu nehmen, und demnächst nach den Bestimmungen des IV. Abschnitts zu verfahren.

III. Abschnitt.

Von Seeauswurf und strandtriftigen Gegenständen, sowie von versunkenen und seetriftigen Gegenständen.

§. 20.

Wenn außer dem Falle der Seenoth eines Schiffes besitzlos gewordene Gegenstände von der See auf den Strand geworfen oder

gegen denselben getrieben, und vom Strande aus geborgen werden, so haben auch in diesen Fällen die Berger Anspruch auf Bergelohn nach den Vorschriften des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs, Buch V, Titel 9. Sie sind verpflichtet, bei Verlust des Anspruchs auf Bergelohn von den geborgenen Gegenständen der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt sofort Anzeige zu machen, und dieselben zur Verfügung zu stellen.

§. 21.

Denselben Anspruch und dieselbe Verpflichtung haben die Berger, wenn versunkene Schiffstrümmer oder sonstige Gegenstände vom Meeresgrunde heraufgebracht, oder wenn ein verlassenes Schiff oder sonstige besitzlos gewordene Gegenstände, in offener See treibend, von einem Fahrzeuge geborgen werden.

Die Verpflichtung tritt in diesem Falle ein, sobald das bergende Fahrzeug nach der Bergung an der deutschen Küste anlegt oder vor Anker geht, fällt aber fort, wenn das Fahrzeug inzwischen an einer fremden Küste angelegt hat, oder vor Anker gegangen ist, und die Berger dort die geborgenen Gegenstände dem Eigenthümer oder einer Behörde zur Verfügung gestellt haben.

§. 22.

Welche Gewässer bei Anwendung der §§. 20 und 21 der See gleichzustellen sind, bestimmen die Landesregierungen.

§. 23.

Das Strandamt hat den Berger über die Zeit, den Ort und die Umstände der Bergung sowie über den beanspruchten Lohn zu hören und für die angemessene Aufbewahrung der Gegenstände zu sorgen, auch dem nächsten Zollbeamten Nachricht zu geben. Die Bestimmungen der §§. 14, 15 und 18 finden auch hier Anwendung.

Kann der Empfangsberechtigte alsbald ermittelt werden, so ist nach der Vorschrift des §. 16, andernfalls nach den Vorschriften des IV. Abschnitts, zu verfahren.

§. 24.

Die Landesregierungen sind ermächtigt, Anmeldestellen einzurichten, welchen die Strandämter jede Bergung in den Fällen der §§. 20 und 21 mitzutheilen haben. Auf diesen Anmeldestellen ist ein Fundverzeichniß über die geborgenen Gegenstände und den Ort ihrer Aufbewahrung zu führen und zur Einsicht für jedermann auszulegen.

Ein Auszug aus dem Verzeichniß wird in angemessenen Fristen bekannt gemacht.

Die Bestimmungen des §. 23 finden auch da Anwendung, wo Anmeldestellen bestehen.

§. 25.

Wenn auf der Rhede oder im Fahrwasser eines Hafens versunkene Wracks, Anker oder andere Gegenstände die Schifffahrt beeinträchtigen und der Eigenthümer entweder nicht bekannt oder zur Fortschaffung derselben nicht bereit ist, so ist die Behörde befugt, die Beseitigung zu veranlassen und zur Deckung der Kosten die beseitigten Gegenstände öffentlich zu verkaufen. In diesem Falle ist mit dem Rest des Erlöses nach den §§. 16 und 19 zu verfahren. Nach fruchtlosem Aufgebotsverfahren (§. 26) fällt derselbe der Seemannskasse oder in Ermangelung einer solchen der Armenkasse des Hafenorts zu.

IV. Abschnitt.

Von dem Aufgebotsverfahren in Bergungssachen und dem Rechte auf herrenlose geborgene Gegenstände.

§. 26.

Behufs der Ermittelung des Empfangsberechtigten hat das Strandamt, sofern sich genügender Anlaß dazu bietet, geeignete Vorverhandlungen einzuleiten. Dem dadurch ermittelten Berechtigten sind die geborgenen Gegenstände nach Maaßgabe des §. 16 auszuliefern.

Wenn sich kein Anlaß zu Vorverhandlungen bietet, oder durch dieselben der Empfangsberechtigte nicht ermittelt wird, so tritt das Aufgebotsverfahren (§§. 27 ff.) ein.

§. 27.

Im Aufgebotsverfahren werden alle unbekannten Berechtigten aufgefordert, bis zu einem bestimmten Termine bei dem Strandamte ihre Ansprüche anzuzeigen, widrigenfalls dieselben bei der Verfügung über die geborgenen Gegenstände unberücksichtigt bleiben würden.

Der Termin ist auf vier Wochen bis neun Monate zu bestimmen. Das Aufgebot wird durch Aushang (Anschlag) an der Amtsstelle sowie nach dem Ermessen des Strandamtes durch eine oder mehrere Anzeigen in öffentlichen Blättern und Anschlag an Börsen und anderen geeigneten Orten bekannt gemacht. Zur Ersparung von Kosten kann

das Aufgebot so lange ausgesetzt werden, bis eine angemessene Zahl von Gegenständen angesammelt ist.

Ein Ausschlußbescheid wird nicht erlassen.

§. 28.

Diejenigen Gegenstände, auf welche ein Anspruch nicht angezeigt ist, werden nach Ablauf des Termins den nach §. 35 Berechtigten gegen Erlegung der Bergungskosten, zu welchen in den Fällen des ersten Absatzes des §. 35 auch der Bergelohn gehört, nach erfolgter zollamtlicher Abfertigung ausgeliefert.

Der Empfänger ist, wenn versäumte Ansprüche später geltend gemacht werden, nur insoweit, als er sich dann im Besitze der Sache noch befindet oder durch den aus derselben gelösten Werth noch bereichert ist, dem Berechtigten zur Entschädigung verpflichtet. In den Fällen des zweiten Absatzes des §. 35 behält der Berger auch den noch in seinem Besitze befindlichen Vortheil, insoweit dieser den Bergelohn nicht übersteigt.

§. 29.

Sind dagegen Ansprüche angezeigt, so fordert das Strandamt die nach §. 35 Berechtigten auf, sich binnen einer bestimmten Frist zu erklären, ob sie diese Ansprüche anerkennen wollen oder nicht, widrigenfalls dieselben für anerkannt erachtet werden würden.

Wenn innerhalb dieser Frist ein Widerspruch seitens der Aufgeforderten nicht erfolgt, so ist die Auslieferung der Gegenstände an denjenigen, welcher den Anspruch angezeigt hat, gemäß §. 16 zu bewirken und zwar, falls das Strandamt den Anspruch für nachgewiesen erachtet, sofort, anderenfalls erst nach Ablauf des Aufgebotstermins, sofern auch bis dahin weitere Ansprüche nicht angemeldet werden.

Wenn dagegen ein Widerspruch von einem der Aufgeforderten innerhalb der Erklärungsfrist erfolgt, so sind die angezeigten Ansprüche gegen denselben im Wege der Klage auszuführen.

§. 30.

Wenn die Berechtigung zum Empfang streitig, und von keinem der nach §. 35 Berechtigten ein Widerspruch erhoben ist, so bestimmt das Strandamt denjenigen, gegen welchen die sonst angezeigten Ansprüche im Wege der Klage auszuführen sind.

Diesem steht auch die Befugniß zu, gegen Leistung der vom Strandamte zu bestimmenden Sicherheit die Auslieferung der geborgenen Gegenstände zu verlangen.

§. 31.

Zur Anstellung der Klage (§§. 29, Abs. 3 und 30), welche bei dem für den Ort des Strandamts zuständigen Gerichte zu erheben ist, bestimmt das Strandamt eine angemessene Ausschlußfrist.

§. 32.

Im Falle des §. 30 hat das Strandamt auf Antrag dafür zu sorgen, daß die nach Abschnitt V. dieses Gesetzes festgestellten Ansprüche aus der bestellten Sicherheit oder durch den Verkauf der geborgenen Gegenstände befriedigt werden.

§. 33.

Streitigkeiten über die Empfangsberechtigung werden im Prozeßwege erledigt.

§. 34.

Die Kosten der Vorverhandlungen und des Aufgebotsverfahrens gehören zu den im Artikel 745, Absatz 2 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs bestimmten Bergungskosten.

§. 35.

Wenn der Empfangsberechtigte auch durch das Aufgebotsverfahren nicht ermittelt wird, so werden Gegenstände, welche in Seenoth vom Strande aus geborgen sind (§§. 4—19), desgleichen Seeauswurf und strandtriftige Güter (§. 20), dem Landesfiskus überwiesen.

Unter gleicher Voraussetzung werden versunkene und seetriftige Gegenstände (§. 21) dem Berger überwiesen.

Die Antheile mehrerer Mitberechtigter im Falle des Artikels 751 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs bestimmen sich auch in Beziehung auf diesen Anspruch nach den dort vorgeschriebenen Grundsätzen. Wer die ihm nach dem §. 21 obliegende Anzeige unterläßt, geht dieses Anspruchs zu Gunsten der Seemannskasse des Orts, wo das Strandamt seinen Sitz hat, und in Ermangelung einer solchen, zu Gunsten der Ortsarmenkasse verlustig.

Ob und in welcher Weise diejenigen zu entschädigen sind, welchen nach den bisherigen Bestimmungen die in den vorstehenden Absätzen der Staatskasse und dem Berger überwiesenen Ansprüche zugestanden haben, bestimmen die Landesgesetze.

V. Abschnitt.

Von der Festsetzung der Bergungs- und Hülfskosten.

§. 36.

Wer Berge- oder Hülfslohn oder die Erstattung sonstiger Bergungs- oder Hülfskosten verlangt, hat in Ermangelung einer gütlichen Einigung seine Ansprüche bei dem Strandamt anzumelden.

§. 37.

Das Strandamt hat nach Anhörung der Betheiligten, soweit dieselben anwesend sind, eine Berechnung der aufgestellten Forderungen zu entwerfen und mit seinen gutachtlichen Bemerkungen der Aufsichtsbehörde einzureichen.

§. 38.

Die Aufsichtsbehörde hat die angemeldeten Ansprüche nach den Bestimmungen des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs, Buch V, Titel 9, zu prüfen und durch Bescheid festzusetzen. Jedem Betheiligten ist der Bescheid zu Protokoll bekannt zu machen, oder eine Ausfertigung desselben zuzustellen.

Die Zustellung ist gültig, wenn sie unter Beobachtung der für Zustellungen in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten vorgeschriebenen Formen erfolgt. Die vereideten Verwaltungsbeamten haben dabei die Glaubwürdigkeit der Gerichtsbeamten.

§. 39.

Gegen den Bescheid der Aufsichtsbehörde findet nur der Rechtsweg statt.

Die Partei, welche sich durch den Bescheid beschwert fühlt, hat binnen einer Ausschlußfrist von 14 Tagen — vom Tage nach der Bekanntmachung oder Behändigung des Bescheides (§. 38) an gerechnet — die Klage bei dem für den Ort des Strandamts zuständigen Gerichte anzubringen. Das Gericht kann aus Gründen, die in der Sache selbst liegen, diese Frist angemessen verlängern.

Durch rechtzeitige Erhebung der Klage verliert der Bescheid zwischen den Prozeßparteien seine Kraft.

§. 40.

Den Landesregierungen steht es zu, die in §. 38 der Aufsichtsbehörde zugewiesenen Obliegenheiten dem Strandamt zu übertragen.

§. 41.

Die Erhebung der festgesetzten Beträge und die Vertheilung derselben unter die Berechtigten erfolgt in der Regel durch das Strandamt.

Der Vorsteher des Strandamts hat auch in dem Falle keinen Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn, wenn er zugleich zum Strandvogt bestellt ist.

VI. Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 42.

Schiffer im Sinne dieses Gesetzes ist der Führer des Schiffs (Schiffskapitän), in Ermangelung oder Verhinderung desselben dessen Stellvertreter.

§. 43.

Wer den Vorschriften der §§. 4, 7 Abs. 1, 12 Abs. 1, 13, 20, 21 zuwiderhandelt, wird, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder mit Haft bestraft.

§. 44.

Die Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die Errichtung eines obersten Gerichtshofes für Handelssachen, vom 12. Juni 1869, sowie die Ergänzungen desselben werden auf diejenigen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten ausgedehnt, in welchen durch Klage oder Widerklage ein Anspruch aus Rechtsverhältnissen geltend gemacht wird, welche auf die Bergung außer dem Falle der Seenoth sich beziehen.

§. 45.

Ob und inwieweit im Falle der Bergung des von den Landesregierungen zur Betonnung verwendeten Materials an Tonnen, Ketten und sonstigem Zubehör bestimmte Lohnsätze an Stelle des Bergelohns treten, bestimmt sich, wenn die Bergung im eigenen Gebiete erfolgt, nach dem bezüglichen Landesrecht, anderenfalls nach den etwa abgeschlossenen Staatsverträgen.

§. 46.

Die in diesem Gesetz vorgeschriebene Mitwirkung der Zollbehörde findet in den Zollausschlüssen nicht statt.

§. 47.

Die Bestimmungen der Staatsverträge über die den Konsuln fremder Staaten in Bergungsfällen zustehenden Rechte werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

§. 48.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1875 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Wiesbaden, den 17. Mai 1874.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

(Reichs-Gesetzblatt für 1874, S. 73.)

Nr. 31.

Bekanntmachung, betreffend Aenderungen der §§. 1 und 4 der Instruktion zur Schiffsvermessung vom 23. November 1872.

Vom 11. Juni 1874.

Auf Grund der Bestimmung im §. 35 der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 270) wird die unterm 23. November 1872 erlassene „Instruktion zur Schiffsvermessung" dahin geändert, daß

1) im §. 1 unter Nr. 6: „**20 Meter lang**" statt: „**25 Meter lang**",
2) im §. 4, Absatz 2, bei Nr. 6: „5 **Zentimeter**" statt: „5 **Millimeter**" und
3) im §. 4, Absatz 2, bei Nr. 7: „**10** Zentimeter" statt „**2** Zentimeter"

zu setzen ist.

Berlin, den 11. Juni 1874.

Der Reichskanzler.
In Vertretung:
Delbrück.

Nr. 32.

Bestimmungen, betreffend die Vermessung der Dampfschiffe für die Fahrt durch den Suezkanal.

Vom 8. Juli 1874.

Im Anschluß an die von der internationalen Kommission zur Regelung der Abgaben auf dem Suezkanal gefaßten Beschlüsse und in Ergänzung der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 270) hat der Bundesrath die nachstehenden Bestimmungen erlassen:

1. Bei denjenigen deutschen Dampfschiffen, welche auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vermessen sind, kann für die Fahrten durch den Suezkanal auf Antrag der Rheder oder Führer der Schiffe eine anderweite Ermittelung der Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume vorgenommen werden.
2. Für diese Ermittelung gelten folgende Vorschriften:
   a) der Raumgehalt der Maschinen- und Kesselräume (§§. 16 und 17 der Schiffsvermessungs-Ordnung) wird mit Ausschluß der Kohlenräume nach dem im §. 13 der Schiffsvermessungs-Ordnung bezeichneten Verfahren vermessen. Hat jedoch eine gesonderte Vermessung jener Räume auf Grund der §§. 16 und 17 der Schiffsvermessungs-Ordnung schon früher stattgefunden, so ist deren Ergebniß maaßgebend;
   b) der Raumgehalt der Kohlenbehälter wird nicht vermessen, sondern
      bei Schraubendampfschiffen auf 0,75,
      bei Räderdampfschiffen auf 0,50
      der nach a. ermittelten Maschinen- und Kesselräume angenommen;

c) der Gesammtraumgehalt der nach a. und b. ermittelten Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume wird von dem Bruttoraumgehalt des Schiffes in Abzug gebracht.

Der Abzug darf mit Ausnahme des im §. 16, Absatz 2 der Schiffsvermessungs-Ordnung bezeichneten Falles die Hälfte des Bruttoraumgehalts nicht übersteigen.

3. Auf Grund dieser Ermittelung wird von den Revisionsbehörden für die Schiffsvermessung ein Meßbrief nach dem angeschlossenen, von der Königlichen Staatsdruckerei zu Berlin zu beziehenden Formulare ausgefertigt und dem Schiffer ausgehändigt. Der Meßbrief hat ausschließlich für die Fahrten durch den Suezkanal Geltung.

4. Die Gebühren für das Ermittelungsverfahren und die Ausfertigung des Meßbriefs betragen 5 Pfennige Reichsmünze für jedes angefangene Kubikmeter des Gesammtraumgehalts der Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume.

5. Der Inhalt des Meßbriefs ist nach §. 26 der Schiffsvermessungs-Ordnung in die dort bezeichneten Listen einzutragen. Alle auf die vorgenommenen Messungen und Berechnungen bezüglichen Aufzeichnungen sind in der dort vorgeschriebenen Weise aufzubewahren.

6. Im Uebrigen finden die Grundsätze und Vorschriften der Schiffsvermessungs-Ordnung und der dazu erlassenen Instruktion auch hier Anwendung.

Berlin, den 8. Juli 1874.

Der Reichskanzler.

In Vertretung:

Delbrück.

(Reichs-Centralblatt für 1874, S. 282.)

Suezkanal-Meßbrief.

Deutsches Reich.

(Wappen.)

Schiffs-Meßbrief
für
die Fahrt durch den Suezkanal.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, daß das deutsche Dampfschiff mit Namen .,................. und mit dem Unterscheidungs-Signal ...., welches seinen Heimathshafen in .... hat, auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 vermessen, sowie demnächst bezüglich seiner Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume auf Grund der Donauregel nachvermessen ist.

Nach diesen Vermessungen beträgt:	Kubikmeter.	Register-Tons.
I. der Bruttoraumgehalt des Schiffes	......	......
II. der Abzug, und zwar:		
1. für d.. Logisra .... der Schiffsmannschaft, welche .. sich .... befinde	......	......
2. für d.. Ra ....., welche .. von de ... Maschine .. und de ..... Dampfkessel .. eingenommen w	......	......
3. für die Kohlenbehälter = 0, ... von de .. unter 2 bezeichneten Ra	......	......
4. zusammen	......	......
III. der Nettoraumgehalt des Schiffes	......	......

in Worten: .... Kubikmeter,
gleich .... britischen Register-Tons.

Dies wird in Gemäßheit der von der internationalen Kommission zur Regelung der Abgaben auf dem Suezkanal angenommenen Regeln hiermit bescheinigt.

..........., den ...ten .... 18..

(Siegel.) (Firma und Unterschrift der Behörde.)

Nr. 33.

Bestimmungen über die Anerkennung der in italienischen Schiffspapieren enthaltenen Vermessungsangaben in Deutschen Häfen.

Vom 25. August 1874.

Nachdem von der deutschen Regierung auch mit der Regierung Italiens eine Vereinbarung wegen gegenseitiger Anerkennung der nach dem neuen Schiffsvermessungs-Verfahren bewirkten Vermessungen getroffen worden ist, werden die der italienischen Handels-Marine angehörigen Schiffe in Deutschen Häfen, wie folgt, behandelt:

1. Für die auf Grund des Königlich italienischen Dekrets vom 11. März 1873, die Einführung eines neuen Systems der Schiffsvermessung für Kauffahrteischiffe betreffend, vom 1. Juli 1873 — dem Tage des Beginns seiner Geltung — ab vermessenen italienischen Schiffe sind die in deren Schiffsvermessungs-Certifikaten enthaltenen Angaben über den Netto-Raumgehalt ohne Nachvermessung als gültig anzuerkennen.
2. Für die vor dem 1. Juli 1873 nach dem alten italienischen Schiffsvermessungs-Verfahren vermessenen italienischen Schiffe sind bezüglich der Anerkennung, beziehungsweise Umrechnung der in deren Dokumenten enthaltenen Tonnengehaltsangaben im Anschluß an die Vorschriften des in Ausführung des Artikels III. des Schiffsvertrages vom 14. Oktober 1867 zwischen dem Norddeutschen Bunde und Italien behufs Feststellung einer festen Grundlage für die Umrechnung der italienischen Tonne in die deutsche Last abgefaßten Protokolls vom 2. Oktober 1869 die Bestimmungen der zwischen dem Deutschen Reiche und Italien unterm 15. Juli d. J. hier ausgetauschten Deklarationen maaßgebend, nach denen

die nach dem alten italienischen Schiffsvermessungs-Verfahren ermittelten Tonnengehalts-Angaben italienischer Schiffe in der Weise in „Register-Tons Netto-Raumgehalt" umzurechnen sind, daß die den Tonnengehalt angebenden Zahlen mit dem Faktor 0,97 multiplicirt werden.

Berlin, den 25. August 1874.

(Reichs-Centralblatt für 1874, S. 323.)

Nr. 34.

Bekanntmachung, betreffend Ergänzung des §. 25 der Instruktion zur Schiffsvermessung vom 23. November 1872.

Vom 14. November 1874.

Auf Grund der Bestimmung im §. 35 der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 270) wird die unterm 23. November 1872 erlassene „Instruktion zur Schiffsvermessung" dahin ergänzt, daß dem §. 25 am Schlusse nachstehender Satz hinzutritt:

> Kann auch durch Messungen an anderen Stellen im Schiffe die durch den unteren Endpunkt der Tiefe zu messende Breite bei Schiffen mit festen Einbauten im Boden nicht ermittelt werden, so ist die Hälfte der nach §. 24 an der oberen Fläche des Einbaues gemessenen Breite des Querschnitts als unterste Breite desselben zu betrachten.

Berlin, den 14. November 1874.

Der Reichskanzler.

Im Auftrage:

Eck.

Nr. 35.

Bekanntmachung, betreffend die Zulassung ehemaliger Offiziere ꝛc. der Kaiserlichen Marine als Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen.

Vom 21. Dezember 1874.

Auf Grund der Bestimmung in §. 31 der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 (Bundes-Gesetzblatt, S. 245) in Verbindung mit Artikel 54 der Reichsverfassung hat der Bundesrath die nachstehenden

Anordnungen

über die

Zulassung ehemaliger Offiziere ꝛc. der Kaiserlichen Marine als Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen

erlassen:

§. 1.

Als Schiffer auf großer Fahrt sind ohne vorgängige Ablegung der im §. 9 der Vorschriften vom 25. September 1869 (Bundes-Gesetzblatt, S. 660) vorgeschriebenen Schifferprüfung zuzulassen:

a) ehemalige Lieutenants zur See und Seeoffiziere höherer Chargen der Kaiserlichen Marine nach Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 69-monatlichen Fahrzeit zur See;

b) ehemalige Unterlieutenants zur See der Kaiserlichen Marine nach Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 69-monatlichen Fahrzeit zur See, von welcher mindestens 24 Monate in der Charge als Unterlieutenant zur See oder Steuermann zugebracht sind.

§. 2.

Als Steuermann auf großer Fahrt ist ohne vorgängige Ablegung der im §. 7 b der Vorschriften vom 25. September 1869 (Bundes-Gesetzblatt, S. 660) vorgeschriebenen Steuermannsprüfung sowie ohne Nachweis der Fahrzeit

jeder ehemalige Offizier der Kaiserlichen Marine

zuzulassen.

§. 3.

Als Schiffer auf kleiner Fahrt sind ohne vorgängige Ablegung der im §. 5 der Vorschriften vom 25. September 1869 (Bundes-Gesetzblatt, S. 660) vorgeschriebenen Schifferprüfung zuzulassen:

a) ehemalige Lieutenants zur See und Seeoffiziere höherer Chargen der Kaiserlichen Marine ohne Nachweis der Fahrzeit;
b) ehemalige Unterlieutenants zur See der Kaiserlichen Marine nach Zurücklegung einer auf den Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens 60-monatlichen Fahrzeit zur See.

§. 4.

Die Fahrzeit zur See als Deckoffizier der Kaiserlichen Marine ist der Fahrzeit zur See als Steuermann und Einzelsteuermann auf Kauffahrteischiffen im Sinne der §§. 10 b, bez. 11 b der Vorschriften vom 25. September 1869 (Bundes-Gesetzblatt, S. 660) gleich zu achten.

§. 5.

Anträge wegen Zulassung zum Gewerbebetriebe auf Grund der §§. 1 bis 3 sind an diejenige Landesregierung zu richten, in deren Gebiet das Gewerbe zuerst betrieben werden soll.

§. 6.

Die Ausfertigung der auf Grund der §§. 1 bis 3 zu ertheilenden Befähigungszeugnisse erfolgt durch die von den Landesregierungen damit betrauten Behörden nach den der Bekanntmachung vom 30. Mai 1870 (Bundes-Gesetzblatt, S. 314) angehängten Formularen E., D. und H. mit der Maaßgabe, daß an Stelle der in denselben enthaltenen Sätze, welche mit den Worten „welcher die vorschriftsmäßige“ be-

ginnen und mit den Worten „die Befugniß beigelegt" schließen, zu setzen ist:

„wird hierdurch auf Grund der nachgewiesenen Befähigung die Befugniß beigelegt."

Berlin, den 21. Dezember 1874.

Der Reichskanzler.
In Vertretung:
Delbrück.

(Reichs-Centralblatt für 1875, S. 51.)

Nr. 36.

Gesetz, betreffend die deutsche Seewarte.

Vom 9. Januar 1875.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

§. 1.

Unter dem Namen „Deutsche Seewarte" wird eine Anstalt errichtet, welche die Aufgabe hat, die Kenntniß der Naturverhältnisse des Meeres, soweit diese für die Schifffahrt von Interesse sind, sowie die Kenntniß der Witterungserscheinungen an den deutschen Küsten zu fördern und zur Sicherung und Erleichterung des Schifffahrtsverkehrs zu verwerthen.

§. 2.

Die Seewarte erhält ihren Sitz in Hamburg und gehört zum Ressort der Kaiserlichen Admiralität. Zur Vermittelung des Verkehrs mit den Schifffahrttreibenden, zur Beobachtung der Witterungserscheinungen und zur Verbreitung von Warnungen vor dem vermutheten Eintritt von Stürmen werden an den geeigneten Küstenplätzen die erforderlichen Dienststellen eingerichtet, welche der Seewarte untergeordnet sind.

§. 3.

Der für die Seewarte nöthige Aufwand wird nach näherer Bestimmung des Reichshaushalts-Etats aus Mitteln des Reichs bestritten.

§. 4.

Der Geschäftskreis der Seewarte, ihre Einrichtung und Verwaltung werden im Einvernehmen mit dem Bundesrathe durch Kaiserliche Verordnung festgestellt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 9. Januar 1875.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

(Reichs-Gesetzblatt für 1875, S. 11.)

Nr. 37.

Bekanntmachung, betreffend die Noth- und Lootsen-Signalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern.

Vom 31. Januar 1875.

Nachdem der Bundesrath beschlossen hat, die Regierungen der Seeuferstaaten um Erlaß der nachstehenden:

Noth- und Lootsen-Signalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern

zu ersuchen, wird dieselbe mit dem 1. März d. J. in Kraft treten.

§. 1.

Die nachstehenden Vorschriften finden Anwendung auf alle Schiffe, Fahrzeuge und Boote, welche auf See oder auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen, Gewässern verkehren.

§. 2.

Nothsignale im Sinne dieser Vorschriften sind Signale, durch welche angedeutet wird, daß die signalisirenden Schiffe in Noth oder Gefahr sind.

Als Nothsignale gelten:

a) bei Tage

1. Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden;

oder

2. das Signal „NC“ des „Internationalen Signalbuchs“;

oder

3. das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball oder etwas, was einem Ball ähnlich sieht, aufgeheißt ist.

b) bei Nacht

1. Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden;

oder

2. Flammen von brennenden Theer- oder Oeltonnen ꝛc.; oder

3. Raketen oder Leuchtkugeln von beliebiger Art und Farbe, welche einzeln in Zwischenräumen von kurzer Dauer abgefeuert werden.

§. 3.

Die Nothsignale (§. 2) dürfen auf den Schiffen nur dann angewendet werden, wenn sie in Noth oder Gefahr sind.

§. 4.

Lootsensignale im Sinne dieser Vorschriften sind Signale, durch welche angedeutet wird, daß auf den signalisirenden Schiffen Lootsen verlangt werden.

Als Lootsensignale gelten:

a) bei Tage

1. die am Vormast geheißte, mit einem weißen Streifen von $^1/_5$ der Flaggenbreite umgebene Reichsflagge (Lootsenflagge);

oder

2. das Signal „PT“ des „Internationalen Signalbuchs“.

b) bei Nacht

1. Blaufeuer, welche alle fünfzehn Minuten abgebrannt werden;

oder

2. ein unmittelbar über der Verschanzung in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes helles weißes Licht, welches jedesmal ungefähr eine Minute lang sichtbar ist.

§. 5.

Die Lootsensignale (§. 4) dürfen auf den Schiffen nur dann zur Anwendung gelangen, wenn auf ihnen Lootsen verlangt werden. Auch dürfen auf den Schiffen andere, als die im §. 4 bezeichneten Signale nicht benutzt werden.

Berlin, den 31. Januar 1875.

Das Reichskanzler-Amt.

Eck.

(Reichs-Centralblatt für 1875, S. 124.)

Nr. 38.

Auszug aus dem Gesetz über die Beurkundung des Personenstandes und die Eheschließung.

Vom 6. Februar 1875.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

Zweiter Abschnitt.

Beurkundung der Geburten.

§. 22.

Die Eintragung des Geburtsfalles soll enthalten:

1. Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort des Anzeigenden;
2. Ort, Tag und Stunde der Geburt;
3. Geschlecht des Kindes;
4. Vornamen des Kindes;
5. Vor- und Familiennamen, Religion, Stand oder Gewerbe und Wohnort der Eltern.

Bei Zwillings- oder Mehrgeburten ist die Eintragung für jedes Kind besonders und so genau zu bewirken, daß die Zeitfolge der verschiedenen Geburten ersichtlich ist.

Fünfter Abschnitt.

Beurkundung der Sterbefälle.

§. 59.

Die Eintragung des Sterbefalles soll enthalten:

1. Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort des Anzeigenden;
2. Ort, Tag und Stunde des erfolgten Todes;
3. Vor- und Familiennamen, Religion, Alter, Stand oder Gewerbe, Wohnort und Geburtsort des Verstorbenen;
4. Vor- und Familiennamen seines Ehegatten, oder Vermerk, daß der Verstorbene ledig gewesen sei;
5. Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort der Eltern des Verstorbenen.

Soweit diese Verhältnisse unbekannt sind, ist dies bei der Eintragung zu vermerken.

Sechster Abschnitt.

Beurkundung des Personenstandes der auf See befindlichen Personen.

§. 61.

Geburten und Sterbefälle, welche sich auf Seeschiffen während der Reise ereignen, sind nach den Vorschriften dieses Gesetzes spätestens am nächstfolgenden Tage nach der Geburt oder dem Todesfall von dem Schiffer, unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen, in dem Tagebuch zu beurkunden. Bei Sterbefällen ist zugleich die muthmaßliche Ursache des Todes zu vermerken.

§. 62.

Der Schiffer hat zwei von ihm beglaubigte Abschriften der Urkunden demjenigen Seemannsamte, bei dem es zuerst geschehen kann, zu übergeben. Eine dieser Abschriften ist bei dem Seemannsamte aufzubewahren, die andere ist demjenigen Standesbeamten, in dessen Bezirk die Eltern des Kindes, beziehungsweise der Verstorbenen ihren Wohnsitz haben oder zuletzt gehabt haben, behufs der Eintragung in das Register zuzufertigen.

§. 63.

Ist der Schiffer verstorben oder verhindert, so hat der Steuermann die in den §§. 61 und 62 dem Schiffer auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen.

§. 64.

Sobald das Schiff in den inländischen Hafen eingelaufen ist, in welchem es seine Fahrt beendet, ist das Tagebuch der für den Standesbeamten des Hafenorts zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen.

Diese hat beglaubigte Abschrift der in das Tagebuch eingetragenen Standesurkunde dem Standesbeamten, in dessen Register der Fall gehört (§. 62), behufs Kontrolirung der Eintragungen zuzustellen.

Achter Abschnitt.

Schlußbestimmungen.

§. 68.

Die bezeichnete Strafe (Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Mark oder Haft) trifft auch den Schiffer oder Steuermann, welcher den Vorschriften der §§. 61 bis 64 zuwiderhandelt.

§. 79.

Dieses Gesetz tritt mit dem 1. Januar 1876 in Kraft. Es bleibt den Landesregierungen überlassen, das Gesetz im Verordnungswege früher einzuführen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 6. Februar 1875.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

(Reichs-Gesetzblatt für 1875, S. 23.)

Nr. 39.

Verordnung, betreffend das Verbot der Einfuhr von Kartoffeln aus Amerika, sowie von Abfällen und Verpackungsmaterial solcher Kartoffeln.

Vom 26. Februar 1875.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths, was folgt:

§. 1.

Die Einfuhr von Kartoffeln aus Amerika, sowie von Schalen und anderen Abfällen solcher Kartoffeln, ferner von Säcken oder sonstigen Gegenständen, welche zur Verpackung oder zur Verwahrung derartiger Kartoffeln oder Kartoffelabfälle gedient haben, ist bis auf Weiteres verboten. Auf Kartoffeln, welche als Schiffsproviant eingehen und von dem Schiffe nicht entfernt werden, findet das Verbot keine Anwendung.

§. 2.

Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 26. Februar 1875.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck.

(Reichs-Gesetzblatt für 1875, S. 135.)

Zweite Abtheilung.

Alphabetisches Verzeichniß

derjenigen Staaten, mit denen Verträge über die Auslieferung desertirter Schiffsmannschaften abgeschlossen sind, nebst Bezeichnung dieser Verträge und Wiedergabe des Wortlauts ihrer diesfälligen Artikel.

---

1. Belgien.

Schifffahrtsvertrag zwischen Preußen und Belgien.

Vom 28. März 1863.

Art. 5.

„Die gedachten Generalkonsuln, Konsuln, Vicekonsuln und Konsular-Agenten eines jeden der Hohen vertragenden Theile, welche in „den Staaten des anderen wohnen, sollen bei den Ortsbehörden jede „Hülfe und jeden Beistand für die Ermittelung, Verhaftung und Festhaltung der Seeleute und anderer zur Mannschaft der Kriegs- oder „Handelsschiffe ihrer beiderseitigen Länder gehörenden Personen finden, „gleichviel ob solche sich Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen am „Bord der gedachten Schiffe haben zu Schulden kommen lassen oder „nicht.

„Zu diesem Zwecke werden sie sich schriftlich an die Gerichte, „Einzelrichter oder zuständigen Beamten wenden, und durch Mittheilung der Schiffsregister, der Musterrolle oder anderer amtlicher „Dokumente, oder, im Falle das Schiff bereits abgereist ist, durch „gehörig von ihnen beglaubigte Abschrift der genannten Papiere oder „durch einen Auszug aus selbigen den Beweis führen, daß die reklamirten Personen wirklich zu der Mannschaft gehört haben.

„Auf den in solcher Weise begründeten Antrag soll ihnen die „Auslieferung nicht versagt werden.

„Die gedachten Deserteurs sollen, sobald sie verhaftet sind, zur „Verfügung der Generalkonsuln, Konsuln, Vicekonsuln oder Konsular- „Agenten bleiben, und können auf den Antrag und auf Kosten der „genannten Konsular-Beamten selbst in den Landesgefängnissen fest- „gehalten und bewahrt werden. Diese Beamten werden sie, je nach „Gelegenheit, am Bord des Schiffes, welchem sie angehören, wieder „einstellen oder in ihr Land auf einem Schiffe desselben oder eines „anderen Landes zurücksenden, oder auf dem Landwege in die Heimath „zurückbefördern.

„Die Zurückbeförderung auf dem Landwege soll unter Bedeckung „der bewaffneten Macht auf den Antrag und auf Kosten der genannten „Konsular-Beamten erfolgen, welche sich zu diesem Zwecke an die zu- „ständigen Behörden zu wenden haben werden.

„Wenn innerhalb zweier Monate, von dem Tage der Verhaftung „an gerechnet, die Deserteurs nicht am Bord des Schiffes, welchem „sie angehören, wieder eingestellt oder nicht auf dem Land- oder See- „wege in ihre Heimath zurückbefördert sind, desgleichen wenn die Kosten „ihrer Haft nicht regelmäßig von dem Theile, auf dessen Antrag die „Verhaftung geschehen ist, entrichtet werden, so sollen die gedachten „Deserteurs in Freiheit gesetzt werden, ohne daß sie wegen derselben „Ursache wieder verhaftet werden können.

„Wenn aber der Deserteur außerdem irgend ein Verbrechen oder „Vergehen am Lande begangen haben sollte, so soll seine Auslieferung „von der Ortsbehörde bis dahin hinausgeschoben werden können, daß „die zuständige Gerichtsbehörde ihr Urtheil über die That gefällt hat „und das Urtheil vollständig in Ausführung gebracht ist.

„Man ist gleichmäßig übereingekommen, daß die Seeleute oder „andere zur Schiffsmannschaft gehörende Personen, wenn sie Angehö- „rige des eigenen Landes sind, in allen Fällen von den Bestimmungen „des gegenwärtigen Artikels ausgenommen sein sollen."

2. Chili.

Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Preußen und den übrigen Staaten des Deutschen Zollvereins einerseits, und der Republik Chili andererseits.

Vom 1. Februar 1862.

Art. 14.

„Es ist vereinbart und festgesetzt worden, daß die Hohen vertrag- „schließenden Theile die mit ihren Gesetzen verträgliche Hülfe zur „Festnahme und Auslieferung der zum militärischen Seedienst oder „zur Handelsmarine eines jeden dieser vertragschließenden Theile ge- „hörenden Deserteure gewähren werden, wenn der Konsul des betref- „fenden Theils zu dem Zwecke sich verwendet, und durch die Register, „die Musterrolle des Schiffes oder ähnliche Urkunden nachgewiesen „wird, daß die gedachten Deserteure zur Mannschaft des genannten „Schiffes gehört haben, und daß sie von Schiffen in den Häfen, an „den Küsten oder in den Gewässern des Landes, von dessen Behörden „sie reklamirt worden, entlaufen sind.

„Was die Festhaltung von Deserteuren in den Landesgefängnissen „und die Zeit anbelangt, während welcher sie unter Einwirkung der „Ortsobrigkeiten verbleiben müssen, so soll von dem Augenblicke an, „wo sie ergriffen worden sind, um festgehalten und zur Verfügung „des reklamirenden Konsuls gestellt und den Schiffen ihrer Nation „zurückgegeben zu werden, das von den resp. Gesetzen eines jeden „Landes vorgeschriebene Verfahren beobachtet werden.

„Es ist ferner verabredet, daß jede Begünstigung oder Erleichte- „rung, welche einer der vertragenden Theile in Betreff der Wieder- „ergreifung von Deserteuren einem anderen Staate gewährt hat oder „künftig gewähren sollte, auch dem anderen vertragenden Theile ebenso „gewährt sein soll, als wäre solche Begünstigung oder Erleichterung „ausdrücklich durch den gegenwärtigen Vertrag festgesetzt."

Durch Zusatz-Verhandlung vom 14. Juli 1869 ist dieser Vertrag auf die Großherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, das Herzogthum Lauenburg und die Hansestadt Lübeck mit ihrem Gebiete ausgedehnt worden.

---

3. China.

Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins, den Großherzogthümern Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, sowie den Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg einerseits, und China andererseits.

Vom 2. September 1861.

Art. 32.

„Wenn Matrosen oder andere Individuen von Kriegs- und „Handels-Schiffen eines der contrahirenden Deutschen Staaten desertiren, so soll die Chinesische Behörde, auf Requisition des Konsular-„Beamten, oder, wenn ein solcher nicht vorhanden ist, des Kapitains, „die erforderlichen Schritte thun, um den Deserteur oder Flüchtling „zu entdecken und in die Hände des Konsular-Beamten oder Kapitains „zurückzuliefern.

„Gleichermaaßen kann, wenn Chinesische Deserteure oder wegen „eines Verbrechens Verfolgte sich in die Häuser oder auf die Schiffe „Deutscher Unterthanen flüchten sollten, die Ortsbehörde sich an den „Deutschen Konsular-Beamten wenden, welcher die nöthigen Maaß-„regeln ergreifen soll, um die Auslieferung derselben zu bewerkstelligen.“

---

4. Frankreich.

Schifffahrts-Vertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins und Frankreich.

Vom 2. August 1862.

Art. 13.

„Die gedachten General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und „Konsular-Agenten eines jeden der Hohen vertragenden Theile, welche „in den Staaten des anderen wohnen, sollen bei den Ortsbehörden „jede Hülfe und jeden Beistand für die Ermittelung, Verhaftung und „Festhaltung der Seeleute und anderer zur Mannschaft der Kriegs-„oder Handelsschiffe ihrer beiderseitigen Länder gehörenden Personen „finden, gleichviel ob solche sich Verbrechen, Vergehen oder Ueber-„tretungen am Bord der gedachten Schiffe haben zu Schulden kommen „lassen oder nicht.

„Zu diesem Zwecke werden sie sich schriftlich an die Gerichte, „Einzelrichter oder zuständigen Beamten wenden, und durch Mittheilung der Schiffsregister, der Musterrolle oder anderer amtlicher „Dokumente, oder im Falle das Schiff bereits abgereist ist, durch „gehörig von ihnen beglaubigte Abschrift der genannten Papiere oder „durch einen Auszug aus selbigen den Beweis führen, daß die reklamirten Personen wirklich zu der Mannschaft gehört haben.

„Auf den in solcher Weise begründeten Antrag soll ihnen die „Auslieferung nicht versagt werden.

„Die gedachten Deserteurs sollen, sobald sie verhaftet sind, zur „Verfügung der General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und Konsular-„Agenten bleiben, und können selbst auf den Antrag und auf Kosten „der genannten Konsular-Beamten in den Landesgefängnissen so „lange festgehalten und bewahrt werden, bis sie am Bord des Schiffes, „welchem sie angehören, wieder eingestellt sein werden, oder bis sich „eine Gelegenheit zu ihrer Rücksendung in das Land jener Konsular-„Beamten auf einem Schiffe desselben oder eines anderen Landes „darbietet.

„Wenn eine solche Gelegenheit sich jedoch innerhalb einer Frist „von drei Monaten, vom Tage der Verhaftung an gerechnet, nicht „darbieten sollte, oder wenn die Kosten ihrer Haft nicht regelmäßig „von dem Theile, auf dessen Antrag die Verhaftung geschehen ist, „entrichtet werden, so sollen die gedachten Deserteurs in Freiheit gesetzt „werden, ohne daß sie wegen derselben Ursache wieder verhaftet werden „können.

„Wenn aber der Deserteur außerdem irgend ein Verbrechen „oder Vergehen am Lande begangen haben sollte, so soll seine Auslieferung von der Ortsbehörde bis dahin hinausgeschoben werden „können, daß die zuständige Gerichtsbehörde ihr Urtheil über die That „gefällt hat und das Urtheil vollständig in Ausführung gebracht ist.

„Man ist gleichmäßig übereingekommen, daß die Seeleute oder „andere zur Schiffsmannschaft gehörende Personen, welche Unterthanen „des Landes sind, wo die Desertion stattgefunden hat, von den Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels ausgenommen sein sollen.“

Durch Art. 10 des Friedens-Vertrages zwischen dem Deutschen Reich und Frankreich vom 10. Mai 1871 ist dieser Vertrag wieder in Kraft getreten.

---

5. Italien.

Konsular-Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und Italien.

Vom 21. Dezember 1868.

Art. 16.

„Die General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und Konsular-„Agenten können diejenigen Seeleute und andere zur Mannschaft gehö-„rige Personen, welche vom Bord der Handels- und Kriegsschiffe ihrer „Nation auf das Gebiet des anderen Theils entwichen sind, verhaften „und an Bord oder in ihre Heimath zurücksenden lassen.

„Zu diesem Zwecke haben sie sich schriftlich an die kompetente „Lokalbehörde zu wenden und durch die Schiffsregister oder Muster-rollen, oder, wenn das Schiff schon abgegangen sein sollte, durch be-glaubigte Abschriften oder Auszüge aus diesen Dokumenten nachzu-„weisen, daß die reklamirten Personen wirklich zur Schiffsmannschaft „gehört haben.

„Auf einen in dieser Art begründeten Antrag darf die Ausliefe-„rung der Deserteure nicht verweigert werden.

„Auch soll den gedachten Konsular-Beamten jeder Beistand und „jede Hülfe Behufs Aufsuchung und Verhaftung solcher Deserteure „gewährt werden; letztere sollen auf den Antrag und auf Kosten der „Konsular-Behörde in die Ortsgefängnisse abgeführt und daselbst in „Gewahrsam gehalten werden, bis diese Gelegenheit zur Heimsendung „findet.

„Diese Gefangenhaltung darf nicht länger als drei Monate „dauern. Nach Ablauf dieser Frist und nach drei Tage vorher er-„folgter Benachrichtigung des Konsuls wird der Verhaftete in Freiheit „gesetzt, ohne aus demselben Grunde wieder verhaftet werden zu „können.

„Wenn der Deserteur am Lande eine strafbare Handlung be-„gangen hat, so kann die Lokalbehörde die Auslieferung beanstanden, „bis das Gericht die Entscheidung gefällt hat und diese vollständig „vollstreckt worden ist.

„Die Hohen kontrahirenden Theile sind darüber einverstanden, „daß Seeleute und andere Personen der Mannschaft, welche Unter-„thanen des Landes sind, in welchem die Desertion stattfindet, von den „Bestimmungen dieses Vertrages ausgenommen sind.“

Durch Konsular-Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Italien vom 7. Februar 1872 ist dieser Vertrag auf das Deutsche Reich ausgedehnt worden.

---

6. Niederlande.

A.

Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Preußen und den übrigen Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins einerseits, und den Niederlanden andererseits.

Vom 31. Dezember 1851.

Art. 13.

„Die beiderseitigen Konsuln sollen befugt sein, die Matrosen, „welche von Schiffen ihrer Nation in dem Lande der anderen entwichen „sein sollten, festnehmen zu lassen und sie entweder an Bord oder in „ihre Heimath zurückzusenden. Zu diesem Zwecke werden sie sich „schriftlich an die zuständigen Behörden wenden und durch Mittheilung „des Schiffsregisters oder der Musterrolle, in Urschrift oder in gehörig „beglaubigter Abschrift, oder durch andere amtliche Dokumente den „Beweis führen, daß die reklamirten Individuen zu der betreffenden „Mannschaft gehört haben. Auf den in solcher Weise begründeten „Antrag soll die Auslieferung ihnen nicht versagt werden können. „Es soll ihnen aller Beistand bei der Aufsuchung und Verhaftung „der gedachten Deserteurs geleistet werden, welche auf den Antrag und „die Kosten der Konsuln in den Landesgefängnissen so lange festzu„halten sind, bis diese Agenten eine Gelegenheit zu ihrer Fortsendung „gefunden haben. Wenn eine solche Gelegenheit sich jedoch innerhalb „einer Frist von zwei Monaten, von dem Tage der Verhaftung an „gerechnet, nicht darbieten sollte, so würden die Deserteurs in Freiheit „gesetzt werden und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet „werden können.

„Wenn der Deserteur ein Vergehen begangen hat, so kann der„selbe erst, nachdem die zuständige Gerichtsbehörde ihr Urtheil gefällt „hat und solches in Ausführung gebracht ist, zur Verfügung des Kon„suls gestellt werden.

„Man ist übereingekommen, daß die Seeleute, welche Unterthanen „des Landes sind, wo die Desertion stattfindet, von den vorstehenden „Bestimmungen ausgenommen sein sollen."

Diesem Vertrage sind beigetreten: Das vormalige Königreich Hannover, die Großherzogthümer Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz und Oldenburg, das Herzogthum Lauenburg, das Fürstenthum Schaumburg-Lippe und die Freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg.

B.

Uebereinkunft zwischen Preußen und den Niederlanden wegen Zulassung Preußischer Konsuln in den Niederländischen Kolonien.

Vom 16. Juni 1856.

Art. 10.

„Die General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und Konsular-„Agenten können, insoweit die Auslieferung von entwichenen Seeleuten „Preußischer Handels- oder Kriegs-Schiffe vertragsmäßig stipulirt ist, „die Hülfe der Ortsbehörden zum Behufe der Anhaltung, Festnahme „und gefänglichen Verwahrung solcher Deserteure in Anspruch nehmen. „Sie haben sich zu dem Ende an die zuständigen Beamten zu wenden „und die gedachten Deserteure schriftlich zu reklamiren, wobei sie durch „die Schiffsregister, Musterrollen oder andere authentische Dokumente „nachzuweisen haben, daß die reklamirten Personen zu der Besatzung „des Schiffes gehören.

„Auf eine in solcher Weise begründete Reklamation soll die Aus-„lieferung bewilligt werden, sofern nicht das betreffende Individuum „Unterthan des Staates ist, an den die Reklamation ergeht.

„Die Ortsbehörden sollen gehalten sein, ihre ganze Amtsgewalt „aufzubieten, um die Verhaftung der Deserteure herbeizuführen.

„Die so angehaltenen Deserteure sollen den gedachten Konsular-„Beamten zur Verfügung gestellt werden und auf Antrag und Kosten „der Reklamanten in einem öffentlichen Gefängniß verwahrt bleiben „können, um demnächst an Bord des Schiffes, zu welchem sie gehören, „oder irgend eines anderen Schiffes derselben Nation gebracht zu „werden. Falls sie aber nicht innerhalb dreier Monate, von dem „Tage ihrer Verhaftung an gerechnet, zurückgenommen sind, so sollen

„sie auf freien Fuß gesetzt werden und wegen derselben Ursache nicht „von Neuem angehalten werden können.

„Uebrigens versteht es sich, daß, wenn der Deserteur irgend ein „Verbrechen, Vergehen oder eine Uebertretung begangen hat, seine „Auslieferung ausgesetzt bleiben kann, bis der mit der Sache beschäf„tigte Gerichtshof sein Urtheil gefällt hat und dasselbe zur Voll„streckung gekommen ist."

---

7. Portugal.

Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Deutschland und Portugal.

Vom 2. März 1872.

Art. 18.

„Die gedachten General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und „Handelsagenten sollen befugt sein, zur Verhaftung, Festhaltung und „Einsperrung der Deserteure von Kriegs- und Handelsschiffen ihres „Landes den Beistand der Lokalbehörden in Anspruch zu nehmen. Zu „diesem Zweck werden sie sich an die Gerichte, Einzelrichter und zu„ständigen Beamten wenden und schriftlich die Auslieferung der „Deserteure beantragen, indem sie durch Mittheilung der Schiffs„register, Musterrollen oder anderer amtlichen Dokumente den Beweis „führen, daß die fraglichen Personen zu der Schiffsmannschaft gehören, „worauf hin die Auslieferung erfolgen soll.

„Solche Deserteure sollen, sobald sie verhaftet sind, zur Ver„fügung der General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und Handels„agenten stehen und auf deren Antrag und auf Kosten derselben in „den öffentlichen Gefängnissen festgehalten werden können, um auf das „Schiff, zu welchem sie gehören, oder auf ein anderes nationales „Schiff gebracht zu werden. Werden sie jedoch nicht innerhalb zweier „Monate nach ihrer Verhaftung in ihre Heimath geschafft, so sollen „sie auf freien Fuß gesetzt werden und können dann wegen derselben „Sache nicht wieder verhaftet werden.

„Man ist jedoch übereingekommen, daß, wenn der Deserteur ein „Verbrechen oder Vergehen begangen haben sollte, seine Auslieferung „so lange soll aufgeschoben werden können, bis das mit der Anklage „befaßte Gericht sein Urtheil gefällt hat und dieses Urtheil vollstreckt „worden ist."

---

8. Rußland.

Konsular-Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland.

Vom $\frac{8.\ \text{Dezember}}{26.\ \text{November}}$ 1874.

Art. 11.

„Den Konsuln und Vice-Konsuln oder Konsular-Agenten steht ausschließlich die Aufrechterhaltung der inneren Ordnung an Bord ihrer „nationalen Schiffe zu. Sie haben demgemäß allein Streitigkeiten „jeder Art zwischen Kapitain, Schiffsoffizieren und Matrosen zu „schlichten, insbesondere Streitigkeiten, welche sich auf die Heuer und „die Erfüllung gegenseitiger Verpflichtungen beziehen.

„Die Lokalbehörden dürfen nur dann einschreiten, wenn die am „Bord der Schiffe vorkommenden Unordnungen der Art sind, daß die „Ruhe oder öffentliche Ordnung am Lande oder im Hafen dadurch „gestört wird, oder wenn ein Landesangehöriger oder eine nicht zur „Schiffsmannschaft gehörige Person betheiligt ist.

„In allen anderen Fällen haben die gedachten Behörden sich „darauf zu beschränken, den Konsuln und Vice-Konsuln oder Konsular-„Agenten auf Verlangen Beistand zu gewähren, wenn diese Beamten „es für nothwendig erachten sollten, daß eine in die Musterrolle ein-„getragene Person verhaftet und an Bord zurückgeführt, oder in der „Haft behalten werde. Wenn die Verhaftung aufrecht erhalten wer-„den soll, so haben die gedachten Beamten in möglichst kurzer Frist „davon den zuständigen Gerichtsbehörden eine amtliche Mittheilung zu „machen."

Art. 12.

„Die General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln oder Konsular-„Agenten können diejenigen Seeleute und andere, aus irgend einem „Grunde zur Mannschaft der Schiffe ihrer Nation gehörige Personen, „deren Desertion auf dem Gebiete des einen der hohen vertragenden „Theile selbst stattgefunden hat, verhaften und an Bord oder in ihre „Heimath zurücksenden lassen.

„Zu diesem Zwecke haben sie sich schriftlich an die zuständigen „Beamten zu wenden und durch Vorlegung der Schiffsregister oder „Musterrollen oder anderer amtlicher Schriftstücke, oder, wenn das „Schiff schon abgegangen sein sollte, durch Vorlegung einer beglau-„bigten Abschrift dieser Dokumente nachzuweisen, daß die reklamirten

„Personen wirklich zur Schiffsmannschaft gehört haben. Auf einen in „dieser Art begründeten Antrag darf die Auslieferung der Deserteure „nicht verweigert werden.

„Auch soll den gedachten Konsular-Behörden jeder Beistand und „jede Hülfe behufs Aufsuchung und Verhaftung solcher Deserteure „gewährt werden; letztere sollen auf schriftlichen Antrag und auf Kosten „der Konsular-Behörde so lange in Gewahrsam gehalten werden, bis „sie an Bord des Schiffes, zu dem sie gehören, zurückgebracht werden, „oder bis sich eine Gelegenheit findet, sie heimzusenden.

„Sollte jedoch diese Gelegenheit innerhalb zweier Monate, vom „Tage der Verhaftung an gerechnet, sich nicht darbieten, oder sollten „die Kosten der Gefangenhaltung nicht regelmäßig berichtigt werden, „so sollen die gedachten Deserteure in Freiheit gesetzt werden, ohne „aus demselben Grunde wieder verhaftet werden zu können.

„Sollte der Deserteur am Lande ein Verbrechen oder ein Ver- „gehen begangen haben, so kann die Lokalbehörde die Auslieferung „aussetzen, bis das Gericht die Entscheidung gefällt hat und diese „vollständig vollstreckt worden ist.

„Die hohen vertragenden Theile sind darüber einverstanden, daß „Seeleute oder andere Personen der Mannschaft, welche Angehörige „des Landes sind, in welchem die Desertion stattfindet, von den Be- „stimmungen dieses Vertrages ausgenommen sind."

---

9. Salvador.

Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen im Namen des Norddeutschen Bundes und des Zollvereins und dem Freistaate Salvador.

Vom 13. Juni 1870.

Art. XXIX.

„Die betreffenden General-Konsuln, Konsuln und Vice-Konsuln „oder Konsular-Agenten können solche Seeleute, die von Schiffen ihres „Landes entwichen sind, verhaften und an Bord oder in ihre Heimath „zurücksenden lassen. Zu diesem Zweck haben sie sich schriftlich an die „zuständige Ortsbehörde zu wenden und durch Vorlegung des Schiffs- „registers oder der Musterrolle oder, wenn das Schiff schon abgegangen „sein sollte, durch beglaubigte Abschrift dieser Urkunden nachzuweisen,

„daß die reklamirten Leute wirklich zur Schiffsmannschaft gehört „haben.

„Auf einen in dieser Art begründeten Antrag darf die Ausliefe„rung nicht verweigert werden; auch soll jede Hülfe und jeder Bei„stand zur Aufsuchung, Ergreifung und Verhaftung solcher Entwichenen „gewährt und sollen dieselben auf den Antrag und auf Kosten der „gedachten Agenten in die Gefängnisse abgeführt und daselbst in Ge„wahrsam gehalten werden, bis diese Agenten eine Gelegenheit zur „Wiedereinlieferung oder Heimsendung finden.

„Wenn sich jedoch eine solche Gelegenheit innerhalb dreier Mo„nate, vom Tage der Festnahme an gerechnet, nicht bietet, so werden „die Verhafteten in Freiheit gesetzt und können aus demselben Grunde „nicht wieder verhaftet werden.

„Die hohen vertragenden Theile sind darüber einverstanden, daß „Seeleute und andere Personen der Schiffsmannschaft, welche An„gehörige des Landes sind, in welchem die Entweichung stattfindet, „von den Bestimmungen dieses Artikels ausgenommen sein sollen."

---

10. Siam.

Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen den Staaten des Zollvereins und den Großherzogthümern Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz einerseits, und dem Königreiche Siam andererseits.

Vom 7. Februar 1862.

Art. 12.

„Die Siamesischen Behörden sollen dem Deutschen Konsular„Beamten, auf desfallsiges schriftliches Ansuchen, alle Hülfe und Unter„stützung gewähren zur Auffindung und Verhaftung Deutscher Ma„trosen oder sonstiger Unterthanen, sowie von Personen, die unter dem „Schutze einer Deutschen Flagge stehen. Desgleichen soll der Deutsche „Konsular-Beamte, auf Requisition, von den Siamesischen Behörden „jeden erforderlichen Beistand und genügende Mannschaft erhalten, „um seiner Autorität über Deutsche Unterthanen gebührende Geltung „zu verschaffen und die Disziplin unter der Deutschen Marine in „Siam aufrecht zu erhalten. In gleicher Weise haben, wenn ein der „Desertion oder eines anderen Verbrechens schuldiger Siamese sich in

„das Haus eines Unterthanen eines der kontrahirenden Deutschen „Staaten oder an Bord eines Schiffes derselben flüchten sollte, die „Lokalbehörden sich an den Deutschen Konsular-Beamten zu wenden, „und dieser wird, auf erfolgten Nachweis der Strafbarkeit des An„geklagten, sofort dessen Verhaftung genehmigen. Jede Hehlerei oder „Konnivenz soll beiderseits auf das Sorgfältigste vermieden werden."

---

11. Spanien.

Konsular-Konvention zwischen dem Norddeutschen Bunde und Spanien.

Vom 22. Februar 1870.

Art. 16.

„Die General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und Konsular„Agenten können diejenigen Seeleute und andere zur Mannschaft ge„hörige Personen, welche vom Bord der Handelsschiffe ihrer Nation „auf das Gebiet des anderen Theils entwichen sind, verhaften und an „Bord oder in ihre Heimath zurücksenden lassen.

„Zu diesem Zweck haben sie sich schriftlich an die kompetente „Lokalbehörde zu wenden und durch die Schiffsregister oder Muster„rollen, oder, wenn das Schiff schon abgegangen sein sollte, durch „beglaubigte Abschriften dieser Dokumente nachzuweisen, daß die re„klamirten Personen wirklich zur Schiffsmannschaft gehört haben. „Auf einen in dieser Art begründeten Antrag darf die Auslieferung „der Deserteure nicht verweigert werden. Auch soll den gedachten „Konsular-Beamten jeder Beistand und jede Hülfe Behufs Aufsuchung „und Verhaftung solcher Deserteure gewährt werden, letztere sollen auf „den Antrag und auf Kosten des Konsuls oder Vice-Konsuls in die „Ortsgefängnisse abgeführt und daselbst in Gewahrsam gehalten wer„den, bis dieser Gelegenheit zur Heimsendung findet.

„Diese Gefangenhaltung darf nicht länger als drei Monate dauern. „Nach Ablauf dieser Frist und nach drei Tage vorher erfolgter Be„nachrichtigung des Konsuls wird der Verhaftete in Freiheit gesetzt, „ohne aus demselben Grunde wieder verhaftet werden zu können.

„Wenn der Deserteur am Lande eine strafbare Handlung be„gangen hat, so kann die Lokalbehörde die Auslieferung beanstanden,

„bis das Gericht die Entscheidung gefällt hat und diese vollständig „vollstreckt worden ist.

„Die Hohen kontrahirenden Theile sind darüber einverstanden, „daß Seeleute und andere Personen der Mannschaft, welche Unter„thanen des Landes sind, in welchem die Desertion stattfindet, von „den Bestimmungen dieses Vertrages ausgenommen sind."

Durch die zwischen Deutschland und Spanien abgeschlossene Konsular-Konvention vom 12. Januar 1872 ist diese Konvention für das Deutsche Reich in Kraft getreten.

---

12. Uruguay.

Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen dem Zollverein und Uruguay.

Vom 23. Juni 1856.

Art. 13.

„Zwischen den Hohen vertragenden Theilen ist vereinbart und „stipulirt worden, daß behufs Ergreifung und Auslieferung von Deser„teuren der Kriegs- oder Handels-Marine durch die kompetenten „Ortsobrigkeiten der betreffenden Länder jede landesgesetzlich zulässige „Hülfe geleistet werden soll, sobald die gedachten Obrigkeiten zu sol„chem Zwecke von dem Konsul derjenigen Nation, welcher der Deserteur „angehört, desfalls in Anspruch genommen und durch das Schiffs„register, die Musterrolle oder andere ähnliche Dokumente nachgewiesen „wird, daß die gedachten Deserteure Theil der Mannschaft solcher „Schiffe waren, und daß sie von Schiffen desertirt sind, welche sich „in den Häfen, Küsten oder Gewässern des Landes fanden, von dessen „Ortsobrigkeiten sie reklamirt werden.

„Was die Festhaltung der Deserteure in den Landesgefängnissen „und die Zeit anlangt, während welcher sie unter Einwirkung der „Ortsobrigkeiten verbleiben müssen, so soll von dem Augenblicke an, „wo sie ergriffen worden sind, um zur Verfügung des reklamirenden „Konsuls gehalten und den Schiffen ihrer Nation zurückgestellt zu „werden, das von den respektiven Gesetzen eines jeden Landes vor„geschriebene Verfahren beobachtet werden.

„Es ist ferner vereinbart worden, daß alle anderen Zugeständ„nisse oder Begünstigungen, welche bezüglich der Wiedererlangung von

„Deserteuren beide kontrahirenden Theile einem anderen Staate gemacht „haben oder in Zukunft machen möchten, gerade so als auch dem an= „deren kontrahirenden Theile zugestanden betrachtet werden sollen, wie „wenn solche Begünstigungen oder Zugeständnisse in dem gegenwär= „tigen Vertrage vereinbart worden wären."

---

13. Vereinigte Staaten von Amerika.

Konsular=Konvention zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika.

Vom 11. Dezember 1871.

Art. 13.

„Den General=Konsuln, Konsuln, Vice=Konsuln oder Konsular= „Agenten steht ausschließlich die Aufrechthaltung der innern Ordnung „an Bord ihrer nationalen Handelsschiffe zu. Sie haben demgemäß „Streitigkeiten jeder Art, sei es auf hoher See, sei es im Hafen, „zwischen den Schiffsführern, Offizieren und Matrosen zu schlichten, „insbesondere Streitigkeiten, welche sich auf die Heuer und die Er= „füllung sonstiger Vertragsbestimmungen beziehen. Weder ein Gerichts= „hof noch eine andere Behörde soll unter irgend einem Vorwande sich „in solche Streitigkeiten mischen dürfen, außer in Fällen, wenn die an „Bord vorfallenden Streitigkeiten der Art sind, daß dadurch die Ruhe „und öffentliche Ordnung im Hafen oder am Lande gestört wird, oder „wenn andere Personen, als die Offiziere und Mannschaften des „Schiffes, an den Unordnungen betheiligt sind.

„Mit Ausnahme der vorgedachten Fälle sollen die Landesbehörden „sich darauf beschränken, den Konsuln wirksame Hülfe zu leisten, wenn „diese darum nachsuchen, um diejenigen Personen zu verhaften und „gefangen zu halten, deren Name in der Schiffsrolle eingetragen ist „und deren Festhaltung jene für erforderlich erachten. Diese Personen „sollen auf eine schriftliche, an die Landesbehörden gerichtete und von „einem beglaubigten Auszuge aus dem Schiffsregister oder der Muster= „rolle begleitete Aufforderung verhaftet und während der ganzen Zeit „ihres Aufenthalts im Hafen zur Verfügung der Konsuln festgehalten „werden. Ihre Freilassung soll nur in Folge eines Ersuchsschreibens „der gedachten Konsuln erfolgen.

„Die Kosten der Verhaftung und der Festhaltung dieser Personen „sollen von den Konsuln getragen werden."

Art. 14.

„Die General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln oder Konsular-„Agenten können die Offiziere, Matrosen und alle anderen zur Mann-„schaft der Kriegs- oder Handelsschiffe ihrer Nationalität gehörigen „Personen, welche der Desertion von den gedachten Schiffen schuldig „oder angeklagt sind, festnehmen lassen, um dieselben an Bord oder „in ihre Heimath zu senden.

„Zu diesem Zweck sollen die Deutschen Konsuln in den Vereinigten „Staaten an die Gerichte oder Behörden des Bundes, des Staats „oder der Gemeinde, und die Konsuln der Vereinigten Staaten in „Deutschland an irgend eine der kompetenten Behörden bezüglich der „Deserteure ein Ersuchsschreiben richten, begleitet von einem amtlichen „Auszuge aus dem Schiffsregister und der Musterrolle oder von an-„deren amtlichen Urkunden, welche geeignet sind zu beweisen, daß die „Leute, deren Auslieferung sie verlangen, zu der gedachten Schiffs-„mannschaft gehören. Auf ein dergestalt begründetes Ersuchen und „ohne daß es einer Beeidigung von Seiten der Konsuln bedarf, sollen „die Deserteure (vorausgesetzt, daß dieselben weder zur Zeit ihrer „Einschiffung, noch zur Zeit ihrer Ankunft im Hafen Angehörige des „Landes sind, wo das Auslieferungs-Verlangen gestellt wird) an die „Konsuln ausgeliefert werden. Jede Hülfe und jeder Schutz soll den-„selben gewährt werden bei der Verfolgung, Ergreifung und Festhal-„tung der Deserteure, welche in die Gefängnisse des Landes gebracht „und dort auf Ersuchen und auf Kosten der Konsuln so lange fest-„gehalten werden sollen, bis die gedachten Konsuln eine Gelegenheit „zu ihrer Fortsendung gefunden haben werden.

„Wenn jedoch eine solche Gelegenheit innerhalb eines Zeitraums „von drei Monaten, vom Tage der Gefangennahme an gerechnet, sich „nicht finden sollte, so werden die Deserteure freigelassen und aus dem „nämlichen Grunde nicht wieder festgenommen werden."

---

14. Vereinigte Staaten von Mexiko.

Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen im Namen des Norddeutschen Bundes und des Zollvereins und den Vereinigten Staaten von Mexiko.

Vom 28. August 1869.

Art. XXIV.

„Die General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln oder Konsular-„Agenten können den Beistand der Lokalbehörden beanspruchen, um „Deserteure von Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes aufzusuchen, „festzunehmen und in sicheren Gewahrsam zu bringen. Zu diesem „Ende haben sie sich an die kompetenten Gerichte, Richter oder Be-„amten zu wenden, ihr Anliegen schriftlich zu formuliren und durch „Vorlage der Schiffsregister, Musterrolle und anderer öffentlicher „Dokumente nachzuweisen, daß die reklamirten Individuen zu der frag-„lichen Schiffsmannschaft gehören. Sobald das Gesuch gerechtfertigt „ist, darf die Auslieferung nicht verweigert werden, es sei denn, daß „sich der Beweis des Gegentheils herausstellen sollte. Nach Verhaf-„tung der Deserteure werden dieselben dem Konsul oder Konsular-„Agenten, welcher sie reklamirt hat, zur Verfügung gestellt und können „auf dessen Kosten und Verlangen in den öffentlichen Gefängnissen „gehalten werden, um denjenigen Schiffen, von welchen sie entwichen, „oder anderen derselben Nation überliefert zu werden. Wenn sie aber „nicht innerhalb zweier Monate, vom Verhaftungstage an gerechnet, „überliefert sind, so werden sie in Freiheit gesetzt und können wegen „derselben Sache nicht wieder arretirt werden. Falls sich der Deser-„teur in dem Lande, wo seine Reklamation erfolgt, ein Verbrechen „oder ein Vergehen hat zu Schulden kommen lassen, so wird seine „Auslieferung beanstandet, bis das Verfahren beendet und das Urtheil „vollzogen ist.“

Anhang.

I.

Liste der Schiffsregister-Behörden.

Die auf Grund des §. 3 des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 (Bundes-Gesetzblatt, S. 35), in den an der See belegenen Bundesstaaten fungirenden Schiffsregister-Behörden sind:

1) Das Königliche Kreisgericht zu Memel.
2) „ „ Kommerz- und Admiralitäts-Kollegium zu Königsberg i. Pr.
3) Das Königliche Kommerz- und Admiralitäts-Kollegium zu Danzig.
4) „ „ Kreisgericht zu Elbing.
5) „ „ See- und Handelsgericht zu Stettin.
6) „ „ Kreisgericht zu Greifswald.
7) „ „ „ „ Stralsund.
8) „ „ „ „ Kiel.
9) „ „ „ „ Altona.
10) „ „ „ „ Itzehoe.
11) „ „ „ „ Flensburg.
12) „ „ „ „ Schleswig.
13) Die „ Landdrostei „ Aurich.
14) „ „ „ „ Stade.
15) „ „ „ „ Lüneburg.
16) „ „ „ „ Osnabrück.
17) „ Schiffsregister-Behörde „ Rostock.
18) „ „ „ „ Wismar.
19) Das Großherzogliche Staatsministerium, Departement des Innern, zu Oldenburg.
20) Das Handelsgericht zu Lübeck.
21) Die Senatskommission für Schifffahrts-Angelegenheiten zu Bremen.
22) Die Deputation für Handel und Schifffahrt zu Hamburg.

II.

Alphabetische Liste der Deutschen Heimathshäfen, mit Bezeichnung der Schiffsregister-Behörden, in deren Bezirk die Häfen liegen.

Die Schiffsregister-Behörden sind durch die Ordnungszahlen bezeichnet, unter denen sie in der Liste I. (S. 383) aufgeführt sind.

Heimathshafen.	Schiffsregister-Behörde.
Aarö, Insel	11
Aarösund	11
Absersiel	19
Alnoor bei Gravenstein	11
Alt-Heikendorf	8
Altona	9
Altwarz	5
Amrum, Insel	11
Anklam	5
Apen	19
Apenrade	11
Arnis	12
Augustfehn	19
Aurich — Oldendorfer Fehn	13
Ayenwolde	13
Baltrum, Insel	13
Bardenfleth	19
Bargstall a. d. Eider	10
Barssel	19
Barth	7
Bensersyhl	13
Bentwisch, Amts Neuhaus a. d. Oste	14
Berne, Amts Berne	19
Bielenberg	10
Blankenese	9
Blumenthal, Amts Blumenthal	14
Boekzeteler Fehn	13
Borgwedel a. d. Schlei	12
Borstel, Amts York	14
Brake a. d. Weser	19
Breiholz	10
Bremen	21
Bremerhaven	21
Brodersby a. d. Schlei	12
Brunsbüttel	10
Brunshausen, Amts Himmelpforten	14
Büsum	10
Burg a. F.	8
Burg, Kreis Süderdithmarschen	10
Burgstaaken a. F.	8
Calloe	11
Cappeln a. d. Schlei	12
Collmar, Kreis Steinburg	10
Colonie am Hunte-Ems-Kanal, Amts Friesoythe	19
Cranz, Amts York	14

Heimathshafen.	Schiffsregister-Behörde.
Cranz-Neuenfelde, Amts York	14
Cuxhaven	22
Dangast	19
Danzig	3
Dedesdorf	19
Deichshausen, Amts Berne	19
Delve	10
Demmin	5
Ditzum	13
Dornbusch, Amts Freiburg	14
Dornumer Syhl	13
Eckernförde	12
Eckwardersiel	19
Ekensund	11
Elbing	4
Ellenserdammersiel	19
Elmshorn	9
Elsfleth	19
Emden	13
Estebrügge	14
Este-Fluß	14
Farge	14
Fedderwardersiel	19
Fehmarn, Insel	8
Flensburg	11
Flottbeck, Klein-	9
Freiburg	14
Friedrichsholm a. d. Eider	10
Friedrichskoog, Kreis Süderdithmarschen	10
Friedrichstadt	12
Garding	12
Gauensiek	14
Geestemünde	14
Geversdorf	14
Gjenner bei Apenrade	11
Gjennerbucht bei Apenrade	11
Glückstadt	10
Gollnow	5
Golzwardersiel	19

Heimathshafen.	Schiffsregister Behörde.
Gravenstein	11
Greetsyhl	13
Greifswald	6
Grohn	14
Großefehn	13
Großenbrode	8
Großensiel	19
Grünendeich, Amts York	14
Hadersleben	11
Halte	13
Hamburg	22
Hamdorf, Kreis Eckernförde	10
Hammelwarden	19
Hampohl	13
Harburg	15
Haren, Amts Meppen	16
Harkebrügge	19
Harrlinger Syhl, Neu-	13
Haseldorf	9
Heiligenhafen	8
Heilsminde	11
Hengstforde	19
Hetlingen, Kreis Pinneberg	9
Hörupgaff	11
Hohner Fähre a. d. Eider	10
Hohwacht	8
Hollnis	11
Holtenau	8
Hooksiel	19
Horumersiel	19
Hoyer	11
Hüllenerfehn	13
Husum in Schleswig	12
Jheringsfehn	13
Jhlowerfehn	13
Insel Arö	11
Insel Amrum	11
Insel Baltrum	13
Insel Fehmarn	8
Insel Langeoog	13
Insel Nordstrand	12
Insel Oland	12

Heimathshafen.	Schiffsregister-Behörde.
Insel Pellworm	12
Insel Spiekeroog	13
Insel Sylt	11
Insel Wangeroog	19
Itzehoe	10
Jaderaltensiel	19
Jemgum	13
Karolinensyhl	13
Keitum auf Sylt	11
Kiel	8
Kleinensiel	19
Klein-Flottbek	9
Klostersande	9
Königsberg i. Pr.	2
Königstein a. d. Schlei	12
Kolberg	5
Kolbergermünde	5
Krautsand	14
Labö	8
Langeoog, Insel	13
Larrelt	13
Leer	13
Lemkenhafen	8
Lienen, Amts Elsfleth	19
Lindauer Niß	12
Loit bei Apenrade	11
Lübbertsfehn	13
Lübeck	20
Lühe, Amts York	14
Lunden	10
Maasholm	11
Margarethen, St.	10
Marienchoor	13
Meldorf	10
Memel	1
Möltenort	8
Motzen a. d. Weser	19
Mühlenberg, Kreis Pinneberg	9
Munkmarsch	11
Neermoor	13
Neßmersyhl	13
Neuefehn	13
Neuenfelde, Amts York	14
Neuenschleuse, Amts York	14
Neufeld, Kreis Süderdithmarschen	10
Neu-Harrlinger Syhl	13
Neuhaus a. d. Oste	14
Neuland, Amts Freiburg	14
Neumühlen bei Kiel	8
Neu-Rönnebeck	14
Neustadt in Holstein	8
Norburg	11
Norden	13
Nordloh	19
Nordstrand, Insel	12
Nübbel a. d. Eider	10
Oberndorf, Amts Neuhaus a. d. Oste	14
Oberwarfleth	19
Ockholm	12
Oland, Insel	12
Oldenbüttel, Kreis Rendsburg	10
Oldenburg a. d. Hunte	19
Oldersum	13
Orbyhage	11
Osten	14
Osterhausen, Amts Friesoythe	19
Osternothhafen	5
Ost-Rhauderfehn	13
Pahlhude	10
Papenburg	13
Pellworm, Insel	12
Petkum	13
Pillau	2
Posthauser Leihe	13
Prinzenmoor a. d. Eider	10
Rekum	14
Rendsburg	10
Rhauderfehn, Ost-	13

Heimathshafen.	Schiffsregister-Behörde.
Rhauderfehn, West-	13
Rhaudermoor	13
Riepe, Amts Aurich	13
Ritzenbüttel, Amts Berne	19
Rönnebeck, Neu-	14
Rorichmoor	13
Rostock	17
Rügenwalde	5
Rügenwaldermünde	5
Rüsterſiel	19
Ruttebüll	11
St. Margarethen	10
Sandacker bei Ekensund	11
Sandschleuse a. d. Eider	10
Schleswig	12
Schrevenborn	8
Schulau	9
Schwarzenhütten, Amts Osten	14
Seesteraudeich	9
Seestermühe	9
Sonderburg	11
Spetzerfehn	13
Spiekeroog, Insel	13
Spitzerdorf, Kreis Pinneberg	9
Stade	14
Stein bei Labö	8
Steinberghaff	11
Stettin	5
Stevelt	11
Stickelkamper Fehn	13
Stickhausen	13
Stolpmünde	5
Stralsund	7
Strohauserſiel	19
Strücklingen	19
Süderstapel	12
Sürwürderdeich	19
Swinemünde	5
Sylt, Insel	11
Tettenserſiel	19
Tielenhemme, Kreis Norderdithmarschen	10
Timmel	13
Tönning	12
Tondern	11
Twedterholz	11
Twielenfleth, Amts York	14
Ueckermünde	5
Uetersen	9
Utende, Amts Friesoythe	19
Varelerhafen	19
Vierſielen	14
Vorwerk bei Rendsburg	10
Wangeroog, Insel	19
Warfleth	19
Warsingsfehn	13
Wedel, Kreis Pinneberg	9
Weener	13
Weserdeich, Amts Berne	19
Westeraccumersyhl	13
West-Rhauderfehn	13
Wewelsfleth	10
Wisch, Amts York	14
Wischhafen	14
Wismar	18
Wittenbergen a. d. Eider	10
Wöhrdener Hafen	10
Wolgast	6
Wollin	5
Wremer Tief	14
Wyk auf Föhr	11
Ziegenort	5

III.

Verzeichniß der Seemannsämter und der denselben vorgesetzten Landesbehörden.

Die auf Grund des §. 4 der Seemanns-Ordnung vom 27. Dezember 1872 (Reichs-Gesetzblatt, S. 409) in den Bundesstaaten fungirenden Seemannsämter und die denselben vorgesetzten Landesbehörden sind:

	Bezeichnung der Seemannsämter.	Sitz der Seemannsämter.	Vorgesetzte Landesbehörden.
		A. In Preußen.	
1.	Musterungsbehörde	Memel	Königliche Regierung zu Königsberg.
2.	"	Pillau	
3.	"	Königsberg i. Pr.	
4.	"	Elbing	Königliche Regierung zu Danzig.
5.	"	Danzig	
6.	"	Stolpmünde	Königliche Regierung zu Köslin.
7.	"	Rügenwalde	
8.	"	Kolbergermünde	
9.	"	Swinemünde	Königliche Regierung zu Stettin.
10.	"	Stettin	
11.	"	Ueckermünde	
12.	"	Anklam	
13.	"	Wolgast	Königliche Regierung zu Stralsund.
14.	"	Greifswald	
15.	"	Stralsund	
16.	"	Barth	
17.	"	Neustadt in Holstein	Königliche Regierung zu Schleswig.
18.	"	Burg auf Fehmarn	
19.	"	Heiligenhafen	
20.	Guts-Inspektorat	Neudorf (Kreis Plön)	
21.	Klostervogtei	Schönberg in Holstein	
22.	Musterungsbehörde	Kiel	
23.	Hafenmeister	Holtenau	

	Bezeichnung	Sitz	Vorgesetzte
	der Seemannsämter.		Landesbehörden.
24.	Musterungsbehörde	Eckernförde	Königliche Regierung zu Schleswig.
25.	Hafen- und Brücken-Kommission	Schleswig	
26.	Musterungsbehörde	Arnis	
27.	"	Cappeln	
28.	"	Flensburg	
29.	"	Sonderburg	
30.	Hardesvogtei	Augustenburg	
31.	Musterungsbehörde	Norburg	
32.	"	Apenrade	
33.	"	Hadersleben	
34.	"	Hoyer	
35.	Hardesvogtei Wisbye	Tondern	
36.	Hardesvogtei Niebüll	Tondern	
37.	Musterungsbehörde	Keitum auf Sylt	
38.	Koogs-Inspektorat	Niebüll	
39.	Musterungsbehörde	Wyk auf Föhr	
40.	Hardesvogtei	Pellworm	
41.	"	Nordstrand	
42.	Musterungsbehörde	Husum	
43.	"	Tönning	
44.	"	Friedrichstadt	
45.	"	Rendsburg	
46.	"	Pahlhude	
47.	Kirchspielvogtei	Lunden	
48.	"	Wesselburen	
49.	Musterungsbehörde	Büsum	
50.	Kirchspielvogtei	Meldorf	
51.	"	Marne	
52.	"	St. Margarethen	
53.	Musterungsbehörde	Wewelsfleth	
54.	Bürgermeisteramt	Wilster	
55.	"	Itzehoe	
56.	"	Krempe	
57.	"	Glückstadt	
58.	Guts-Inspektorat	Collmar	
59.	Kirchspielvogtei	Elmshorn	
60.	Bürgermeisteramt	Uetersen	
61.	Guts-Inspektorat	Haseldorf	
62.	Musterungsbehörde	Blankenese	
63.	"	Altona	
64.	Seemannsamt	Harburg	Königliche Landdrostei zu Lüneburg.

	Bezeichnung der Seemannsämter.	Sitz	Vorgesetzte Landesbehörden.
65.	Musterungsbehörde	Cranz	Königliche Landdrostei zu Stade.
66.	Amt	York	
67.	Magistrat	Stade	
68.	Amt	Freiburg	
69.	"	Neuhaus a. d. Oste	
70.	Musterungsbehörde	Geestemünde	
71.	Amt	Blumenthal	
72.	Musterungsbehörde	Wilhelmshaven	Königliche Landdrostei zu Aurich.
73.	"	Carolinensyhl	
74.	"	Neu-Harrlingersyhl	
75.	"	Westeraccumersyhl	
76.	"	Norden	
77.	"	Emden	
78.	"	Großefehn	
79.	"	Oldersum	
80.	"	Leer	
81.	"	West-Rhauderfehn	
82.	"	Papenburg	
83.	"	Weener	
84.	"	Ditzum	
	B. In Mecklenburg-Schwerin.		
85.	Das Großherzogliche Amt	Ribnitz	Großherzogliches Ministerium des Innern zu Schwerin.
86.	Der Magistrat	Ribnitz	
87.	Das Gewett	Rostock	
88.	Die Schiffer-Aeltesten	Wismar	
	C. In Oldenburg.		
89.	Seemannsamt	Brake	Großherzogliches Staatsministerium, Departement des Innern zu Oldenburg.
90.	"	Varel	
91.	"	Jever	
92.	"	Friesoythe	
	D. In Lübeck.		
93.	Seemannsamt	Lübeck	Stadt- und Landamt zu Lübeck.
	E. In Bremen.		
94.	Seemannsamt	Bremen	Behörde für den Wasserschout, die Navigationsschule und das Lootsenwesen zu Bremen.
95.	"	Bremerhaven	
	F. In Hamburg.		
96.	Seemannsamt	Hamburg	Deputation für Handel und Schifffahrt zu Hamburg.
97.	"	Cuxhaven	

IV.

Verzeichniß der außerdeutschen Städte, in denen sich Kaiserliche Deutsche Konsulate befinden.

Argentinien.

Buenos Aires.
Gualeguaychu.
Rosario.
San Juan.

Belgien.

Antwerpen.
Brüssel.
Gent.
Lüttich.
Ostende.
Roulers.

Bolivia.

Antofagasta.
La Paz.

Brasilien.

Aracaju.
Bahia (São Salvador).
Blumenau.
Campinas.
Ceará (Fortaleza).
Desterro.
Doña Francisca.
Maceio.
Maroim.
Natal.
Pará (Belem).
Parahyba.
Paranagua.
Pernambuco (Recife).
Petropolis.
Porto Alegre.
Rio de Janeiro.
Rio Grande do Sul.
Santos.
São Francisco do Sul.
São Luiz de Maranhão.
São Paulo.

Central-Amerika.

Amapala.
Greytown.
Guatemala.
La Libertad.
La Union.
Leon.
Puerto Caballos.
San José.
San Juan del Norte.

Chile.

Caldera.
Concepcion.
Copiapo.
Coquimbo.
Coronel.
Melipulli (Puerto Montt.).
Santiago.
Tomé.
Valdivia.
Valparaiso.

China.

Amoy.
Canton.
Chefu.
Foochow.
Ninggo.
Niutschwang.
Shangai.
Swatow.
Takao und Taiwanfu.
Tamsui.
Tientsin.

Columbien.

Barranquilla.
Bogota.
Bucaramanga.
Carthagena.
Colon (Aspinwall).
Medellin.
Panama.
Rio Hacha.
San José de Cucuta.
Santamarta.

Dänemark und die dänischen Besitzungen.

Aalborg.
Aarhuus.
Copenhagen.
Fanoe (Insel).
Fridericia.
Friedrichshafen.
Helsingoer.
Hjöring.
Horsens.
Korsoer.
Lemwig.
Randers.
Ribe.
Ringkjöbing.
Rönne (Bornholm).
Svaneke (Bornholm).
Thistedt.
Varde.
St. Thomas (Antillen).

Dominikanische Republik.

Puerto Plata.
Sto. Domingo.

Ecuador.

Guayaquil.

Frankreich und die französischen Besitzungen.

Algier.
Bayonne.
Bordeaux.
Boulogne sur mer.
Caën.
Calais.
Cette.
Dünkirchen.
Gaboon (Guinea).
Hâvre de Grace.
Honfleur.
Marseille.
Mentore.
Nantes.
Nizza.
Port de Bouc.
Saigon (Cochinchina).
St. Malo.
St. Nazaire.

Gesellschafts-Inseln.

Papeete (Tahiti).

Griechenland.

Calamata
Cephalonia.
Corfu.
Patras.
Piraeus.
Syra.
Zante.

Großbritannien und Irland.

Aberdeen.
Amble.
Arbroath.
Barrow in Curneß.
Belfast.
Berwick on Tweed.
Birmingham.
Blyth.
Bradford.
Bridgewater.
Bristol.
Brixham.
Cardiff.
Cork.
Dartmouth.
Deal.
Dover.
Dublin.
Dundalk.
Dundee.
Falmouth.
Fraserburgh.
Glasgow.
Gloucester.
Grangemouth.
Great Grimsby.
Great Yarmouth.
Guernsey.
Hartlepool.
Harwich.
Hull.
Jersey (Insel).
Inverneß.
Kirkwall.
Leith.
Lerwick.
Limerick.
Liverpool.
London.
Londonderry.
Lowestoft.
Lynn.
Manchester.
Middlesbrough.
Milford.
Montrose.
New Castle.
Newry.
Newport.
Nottingham.
Padstow.
Penzance.
Perth.
Peterhead.
Plymouth.
Poole.
Portsmouth.
Ramsgate.
Rochester.
Scilly-Inseln.
Shields.
Shoreham.
Southampton.
Stockton.
Stornoway.
Sunderland.
Swansea.
Waterford.
Weymouth.
Wick.

Britische Besitzungen.

Adelaide.
Aden.
Akyab.
Auckland (Neuseeland).
Bassein (Ostindien).
Belize (Honduras).
Bimlipatam.
Bombay.
Bridgetown (Barbados).
Brisbane (Queensland).
Calcutta.
Capstadt.
Castries.
Chatam.
Chittagong.
Christchurch.
Cochin.
Coconada (Ostindien).
Colombo (Ceylon).
Dunedin (Neuseeland).
East London.
Georgetown (Guyana).
Gibraltar.
Grenada.
Halifax (Neuschottland).
Hobarttown.
Hongkong.
Inagua.
Kings-Georges-Sound.
Kingston (Jamaica).
Kingstown.
Kurrachee (Ostindien).
Lagos (Guinea).
La Valette (Malta).
Levuka.
Madras.
Melbourne.
Montreal (Canada).
Mosselbay.
Moulmein.
Nassau (auf der Insel New Providence).
Nelson (Neuseeland).
Neu-Amsterdam (Berbice).
Newcastle (Colonie Neu-Süd-Wales).
Penang.
Point de Galle (Ceylon).
Port Alfred.
Port Elisabeth (Cap).
Port Louis (Insel Mauritius).
Port of Spain (Trinidad).
Port Stanley (Falklands-Inseln).
Pugwash.
Quebek (Canada).
Rangoon.
Simonstown (Cap).
Singapore.
St. Georges Bermuda.
St. Helena.
St. John (Neu-Braunschweig).
St. Johns (Neu-Fundland).
Sydney.
Toronto.
Tuticorin.
d'Urban mit Port Natal.
Victoria (Britisch-Columbia).
Wellington (Neuseeland).

Haïti.

Aquin.
Aux Cayes.
Cap Haïti.
Gonaives.
Jacmel.
Port au Prince.
Port de Paix.

Hawaiische Inseln.

Honolulu.

Japan.

Hakodade.
Hiogo-Osaka.
Nagasaki.
Niegata.
Yedo.
Yokohama.

Italien.

Alghero.
Ancona.
Bari.
Brindisi.
Cagliari.
Carloforte (Insel).
Catania.
Catanzaro.
Civita-Vecchia.
Florenz.
Gallipoli.
Genua.
Girgenti.
Licata.
Livorno.
Mailand.
Messina.
Neapel.
Oristano.
Palermo.
Pisa.
Pizzo.
Porto Ferrajo (Elba).
Porto Santo Stefano.
Rom.
San Remo.
Sassari (Porto-Torres).
Savona.
Spezia.
Tarant.
Terranova.
Trapani.
Turin.
Venedig.
Viareggio.

Liberia.
Monrovia.

Marocco.
Larache.
Mazagan.
Mogador.
Rabat.
Tanger.

Mexiko.
Acapulco.
Campeche.
Chihuahua.
Colima.
Durango.
Guadalajara.
Guanajuato.
Guaymas.
Laguna de Terminos.
Matamoros.
Mazatlan.
Mexiko.
Minatitlan.
Monterey.
Puebla.
San Luiz Potosi.
Tampico.
Tepic.
Vera Cruz.
Zacatecus.

Niederlande.
Amsterdam.
Brouwershaven.
Dordrecht.
Harlingen.
Helder.
Hellevoetsluis.
Middelburg.
Rotterdam.
Scheveningen.
Schiedam.
Terneuzen.
Texel.
Tiel.
Zierikzee.

Niederländische Besitzungen.
Batavia.
Curaçāo.
Macassar (Celebes).
Paramaribo.
Samarang.
Sourabaya.

Norwegen.
Aalesund.
Arendal.
Bergen.
Bodo.
Brevig.
Christiania.
Christiansand.
Christiansund.
Drammen.
Drontheim.
Egersund.
Farsund.
Flekkefiord.
Fredrikshald.
Fredriksstad.
Grimstad.
Hammerfest.
Haugesund.
Horten.
Krageró.
Laurvig.
Lillesand.
Mandal.
Molde.
Moß.
Namsos.
Oesterrisoer.
Porsgrund.
Sannesund (Sarpsborg).
Stavanger.
Tonsberg.
Tromso.
Vadso.
Vardo.

Oesterreich-Ungarn.
Bozen.
Fiume.
Pest.
Ragusa.
Triest.
Wien.

Oranje-Republik.
Bloemfontein.

Paraguay.
Asuncion.

Peru.
Arequipa.
Arica.
Callao.
Iquique.
Islay.
Lima.
Tacna.

Portugal.
Faro.
Lagos.
Lissabon.
Porto.
Setubal (St. Ubes).
Villa Nova de Portimāo.

Portugiesische Besitzungen.
Fayal (Azoren).
Flores und Corvo-Inseln.
Funchal.
Gracioza.
Ilha do Maio.
Ilha do Sal.
Macao (China).
S. Jorge.
S. Miguel (Azoren).

S. Thomé (Insel).
S. Vincente (Insel).
Terceira (Azoren).

Rumänien, Serbien und Tripolis, s. Türkei.

Rußland.

Abo.
Akkiermann.
Archangel.
Arensburg.
Berdiansk (Azow'sches Meer).
Björneborg (Finland).
Borga (Finland).
Christinestad (Finland).
Cronstadt.
Ekenäs.
Fredrikshamn (Finland).
Helsingfors.
Kertsch.
Kowno.
Libau.
Moskau.
Narva.
Nicolaistad.
Nowoselitz (Beßarabien).
Ny Karleby (Finland).
Odessa.
Onega.
Pernau.
Reval.
Riga.
Rostoff.
St. Petersburg.
Taganrog.
Tiflis.
Uleaborg (Finland).
Villa St. Marino.
Warschau.
Wasa.
Wiborg.
Windau.

Schiffer- (Somoa-) und Tonga- (Freundschafts-) Inseln.

Apia.

Schweden.

Calmar.
Carlshamn.
Carlskrona.
Cimbrishamn.
Engelholm.
Fjellbacka.
Gefle.
Gothenburg.
Helsingborg.
Hernösand.
Hudiksvall.
Landskrona.
Lulea.
Lysekil.
Malmö.
Marstrand.
Norrköping.
Nyköping.
Oskarshamn.
Pitea.
Rohnehamn.
Skelleftea.
Söderhamn.
Stockholm.
Strömstad.
Sundswall.
Trelleborg.
Umea.
Warberg.
Westerwik.
Wisby.
Ystad.

Schweiz.

Basel.
Genf.
Zürich.

Siam.

Bangkok.

Spanien.

Abra.
Algeciras.
Alicante.
Almeria.
Altea.
Badajoz.
Barcelona.
Benicarló.
Bilbao.
Cadiz.
Carthagena.
Coruña.
Ferrol.
Gijon.
Huelva.
Irun.
Linares.
Madrid.
Mahon.
Málaga.
Marbella.
Palma.
San Lucar de Barrameda.
San Sebastian.
Santander.
Sevilla.
Tarragona.
Torrevieja.
Torrox.
Valencia.
Vigo.
Ybiza.

Spanische Besitzungen.

Aguadilla.
Arroyo.
Cardenas.
Cebu.
Cienfuegos.
Havana.
Iloilo.
Manila.
Manzanillo.
Matanzas.

Mayagüez.
Ponce.
Sta. Cruz de Teneriffe.
San Juan.
St. Jago de Cuba.
Trinidad de Cuba.

Türkei.

Acca.
Adrianopel.
Aleppo.
Alexandrette.
Alexandrien.
Amasia.
Antiochien.
Bairut.
Belgrad.
Braila.
Brussa.
Bukarest.
Caiffa.
Cairo.
Cavalla.
Chartum.
Crajowa.
Damiette.
Dardanellen (Kale Sultanie).
Enos.
Galatz.
Gallipoli.
Giurgevo.
Jaffa.
Jassy.
Jerusalem.
Kenneh.
Konstantinopel.
Kustendje.
Larnaca (Cypern).
Lattaquieh.
Limassol.
Luxor.
Mansurah.
Port Said.
Rodosto.
Rustschuck.
Safed.
Saida.
Salonik.
Samos.
Serajevo.
Siut.
Smyrna.
Suez.
Sulina.
Tantah.
Tiberius.
Trapezunt.
Tripolis.
Varna.

Tunis.

Djerba.
Goletta.
Sfaks.
Susa.
Tunis.

Uruguay.

Montevideo.
Paysandú.

Venezuela.

Carácas.
Ciudad Bolivar.
La Guayra.
Puerto Cabello.

Vereinigte Staaten von Amerika.

Baltimore.
Boston.
Charleston.
Chicago.
Cincinnati.
Galveston.
Indianola.
Key-West.
Louisville.
Milwaukee.
Mobile.
New-Orleans.
New-York.
Norfolk.
Philadelphia.
Pittsburg.
Richmond.
San Francisco.
Savannah.
St. Louis.
St. Paul.
Wilmington.

Zanzibar.

Zanzibar.

Druck von F. A. Brockhaus in Leipzig.

